

**60 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XII. GP.**

12. 6. 1970

**Regierungsvorlage**

<b>INTERNATIONAL AGREEMENT</b>	<b>ACCORD INTERNA- TIONAL</b>	(Übersetzung) <b>INTERNATIONALES ÜBEREINKOMMEN</b>
on the procedure for the establishment of tariffs for scheduled air services	sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers	über das Verfahren zur Fest- legung von Tarifen für den Fluglinienverkehr
The Governments signatory hereto,	Les Gouvernements soussignés,	Die unterzeichneten Regie- rungen sind,
Considering that the estab- lishment of tariffs for scheduled international air services is governed in different ways by numerous bilateral air transport agreements, or is not provided for at all between States,	Considérant que l'établis- sement des tarifs des services aériens réguliers internationaux est régi de différentes façons par de nombreux accords bilatéraux de transport aérien, ou ne fait l'objet d'aucune disposition entre Etats,	In der Erwägung, daß die Festlegung von Tarifen für den planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr in zahlreichen bilateralen Luftverkehrsabkom- men auf verschiedene Art ge- regelt ist oder daß hierfür über- haupt keine Bestimmungen zwi- schen Staaten bestehen, und
Desiring that the principles and procedures for establishing such tariffs should be uniform and that wherever possible use should be made of the procedures of the International Air Transport Association,	Souhaitant que les principes et les procédures pour l'établis- sement de ces tarifs soient uni- formes et qu'il soit recouru aux procédures de l'Association du Transport Aérien International chaque fois que cela est possible,	Vom Wunsche geleitet, daß die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung dieser Tarife einheitlich seien und daß wenn möglich von den Verfahren des Internationalen Luftverkehrs- verbandes Gebrauch gemacht werde,
Have agreed as follows:	Sont convenus de ce qui suit:	Wie folgt übereingekommen:
<b>Article 1</b>	<b>Article premier</b>	<b>Artikel 1</b>
The present Agreement:	Le présent Accord:	Dieses Übereinkommen
(a) shall establish the tariff provisions applicable to scheduled international air services between two States Parties to the present Agreement:	a) établit les dispositions tari- faires applicables aux ser- vices aériens réguliers internationaux entre deux Etats Parties au présent Accord:	a) legt die Tarifbestimmun- gen fest, die auf den plan- mäßigen internationalen Fluglinienverkehr zwi- schen zwei Staaten anzu- wenden sind, die Vertrags- parteien dieses Überein- kommens sind:
(i) when such States have no bilateral agreement between them to cover such services,	1° lorsque ces Etats ne sont pas liés entre eux par un accord bilatéral relatif à ces services,	i) wenn zwischen diesen Staaten kein bilaterales Abkommen hinsicht- lich dieses Verkehrs be- steht;

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <p>(ii) when such a bilateral agreement exists but contains no tariff clause;</p> <p>(b) shall replace the tariff clauses in any bilateral agreement already concluded between two States Parties to the present Agreement for so long as the latter remains in force between the two States.</p> | <p>2° lorsqu'un tel accord bilatéral existe mais ne contient pas de disposition tarifaire;</p> <p>b) remplace les dispositions tarifaires contenues dans un accord bilatéral déjà conclu entre deux Etats Parties au présent Accord, pendant toute la durée où ce dernier reste en vigueur entre ces deux Etats.</p> | <p>ii) wenn ein solches bilaterales Abkommen besteht, jedoch keine Tarifbestimmung enthält;</p> <p>b) ersetzt die Tarifbestimmungen in einem von zwei Staaten, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, bereits abgeschlossenen bilateralen Abkommen, solange dieses Übereinkommen für die beiden Staaten in Kraft steht.</p> |
|---|--|---|

## Article 2

(1) In the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

(2) The tariffs to be charged by the airlines of one Party for carriage to or from the territory of the other Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

(3) The tariffs referred to in paragraphs 2 of this Article shall, if possible, be agreed by the airlines concerned of both Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

(4) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Parties at least ninety

## Article 2

1. Dans les paragraphes suivants, le terme « tarif » désigne les prix du transport des passagers, des bagages et des marchandises et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, ainsi que les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exception toutefois des rémunérations et conditions relatives au transport du courrier.

2. Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien de l'une des Parties pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, ainsi que des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent Article sont, si possible, convenus entre les entreprises de transport aérien des deux Parties, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la route; les entreprises doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de l'Association du Transport Aérien International pour l'élaboration des tarifs.

4. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties, au moins quatre-vingt-

## Artikel 2

1. In den folgenden Absätzen bedeutet der Ausdruck „Tarif“ die Preise für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht und die Bedingungen, unter denen sie anzuwenden sind, einschließlich der Preise und Bedingungen für Vermittler und andere Hilfsdienste, jedoch ausschließlich der Entgelte und Bedingungen für die Beförderung von Post.

2. Die von den Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei für die Beförderung in das oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einzuhebenden Tarife müssen angemessen sein, unter gebührender Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinnes und der Tarife anderer Fluglinienunternehmen.

3. Die in Absatz 2 dieses Artikels genannten Tarife sind, wenn möglich, von den betroffenen Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien nach Fühlungnahme mit den anderen Fluglinienunternehmen, welche die Strecke ganz oder teilweise befliegen, zu vereinbaren; diese Vereinbarung ist, wenn möglich, durch die Verfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes für die Ausarbeitung von Tarifen zu treffen.

4. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens 90 Tage vor

## 60 der Beilagen

3

days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(5) This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty days from the date of submission, in accordance with paragraph 4 of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 4, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty days.

(6) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 3 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 5 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3, the aeronautical authorities of the two Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(7) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 6 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions in the relevant bilateral air transport agreement for the settlement of disputes.

(8) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been

dix jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

5. Cette approbation peut être donnée expressément. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente jours à partir de la date où la soumission aura été effectuée conformément au paragraphe 4 du présent Article, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 4, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'un délai inférieur à trente jours pour la notification d'un éventuel désaccord.

6. Lorsqu'un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent Article, ou lorsqu'une autorité aéronautique, dans les délais mentionnés au paragraphe 5 du présent Article, fait connaître à l'autre autorité aéronautique son désaccord à l'égard de tout tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 3, les autorités aéronautiques des deux Parties doivent, après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout autre Etat dont elles estiment utile de prendre l'avis, s'efforcer de déterminer le tarif au moyen d'un accord entre elles.

7. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 4 du présent Article, ou sur la détermination d'un tarif aux termes du paragraphe 6 du présent Article, le différend est réglé d'après les dispositions prévues dans l'accord bilatéral de transport aérien pour le règlement des différends.

8. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent Article demeure en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Toutefois, la vali-

dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann dieser Zeitraum vorbehaltlich der Zustimmung der erwähnten Behörden herabgesetzt werden.

5. Diese Genehmigung kann ausdrücklich erteilt werden. Wenn keine der Luftfahrtbehörden innerhalb von 30 Tagen nach dem Zeitpunkt der Vorlage gemäß Absatz 4 dieses Artikels ihre Ablehnung bekanntgegeben hat, gelten diese Tarife als genehmigt. Falls der Zeitraum für die Vorlage, wie in Absatz 4 vorgesehen, herabgesetzt wird, können die Luftfahrtbehörden übereinkommen, daß der Zeitraum, innerhalb dessen eine Ablehnung bekanntzugeben ist, kürzer als 30 Tage sein kann.

6. Wenn ein Tarif nicht gemäß Absatz 3 dieses Artikels vereinbart werden kann oder eine Luftfahrtbehörde der anderen während des gemäß Absatz 5 dieses Artikels geltenden Zeitraumes ihre Ablehnung hinsichtlich eines gemäß den Bestimmungen des Absatzes 3 vereinbarten Tarifes bekanntgibt, haben die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien nach Fühlungnahme mit den Luftfahrtbehörden jedes anderen Staates, deren Rat sie für zweckmäßig halten, zu versuchen, den Tarif im gegenseitigen Einvernehmen festzusetzen.

7. Können sich die Luftfahrtbehörden über einen gemäß Absatz 4 dieses Artikels vorgelegten Tarif oder über die Festsetzung eines Tarifes gemäß Absatz 6 dieses Artikels nicht einigen, ist die Meinungsverschiedenheit gemäß den Bestimmungen über die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten in dem betreffenden bilateralen Luftverkehrsabkommen beizulegen.

8. Ein gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festgelegter Tarif bleibt bis zur Festlegung eines neuen Tarifes in

established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

### Article 3

(1) If there is no bilateral air transport agreement between the two Parties, or if there is a bilateral agreement which does not include provisions for the settlement of disputes, and a dispute arises of the kind referred to in paragraph 7 of Article 2, the two Parties may agree to refer the dispute for settlement to some person or body, or, at the request of either of them, they may agree to refer the matter to a tribunal of three arbitrators.

(2) To constitute such a tribunal, each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of the agreement of the other Party to the request for arbitration, and the third arbitrator shall be appointed by the two so nominated within a further period of sixty days from the nomination of the second arbitrator.

(3) If within the respective periods, either of the Parties fails to nominate an arbitrator, or the third arbitrator is not appointed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to complete the tribunal. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and act as president of the tribunal.

dité d'un tarif ne peut être prolongée en vertu de ce paragraphe pour une période supérieure à douze mois après la date à laquelle elle aurait dû prendre fin.

### Article 3

1. S'il n'y a pas d'accord bilatéral de transport aérien entre les deux Parties, ou si un accord bilatéral existe mais ne comporte pas de dispositions pour le règlement des différends, et qu'il se produise un différend tel que prévu au paragraphe 7 de l'Article 2, les deux Parties peuvent, d'un commun accord, soumettre le différend pour règlement à toute personne ou organisme, ou, à la demande de l'une d'elles, convenir de le soumettre à un tribunal composé de trois arbitres.

2. En vue de composer le tribunal arbitral, chaque Partie nomme un arbitre dans un délai de soixante jours à partir de la date d'acceptation par l'autre Partie de la demande d'arbitrage, et le troisième arbitre est désigné par les deux premiers dans un autre délai de soixante jours à partir de la nomination du second arbitre.

3. Si l'une ou l'autre des Parties s'abstient de nommer un arbitre dans la période spécifiée, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale peut être prié par l'une des Parties de compléter le tribunal arbitral. Dans ce cas, le troisième arbitre doit être le ressortissant d'un Etat tiers et assumer les fonctions de président du tribunal arbitral.

Kraft. Die Geltung eines Tarifes darf jedoch auf Grund dieses Übereinkommens nicht um mehr als 12 Monate ab dem Zeitpunkt, an dem er sonst abgelaufen wäre, verlängert werden.

### Artikel 3

1. Wenn zwischen den beiden Vertragsparteien kein bilaterales Luftverkehrsabkommen besteht oder wenn ein bilaterales Abkommen besteht, das keine Bestimmungen über die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten enthält, und eine Meinungsverschiedenheit der in Absatz 7 des Artikels 2 genannten Art entsteht, können die beiden Vertragsparteien die Meinungsverschiedenheiten einvernehmlich einer Person oder Körperschaft zur Beilegung übertragen oder auf Ersuchen einer Vertragspartei übereinkommen, die Angelegenheit einem Schiedsgericht von drei Schiedsrichtern zu übergeben.

2. Um ein Schiedsgericht zu bilden, hat jeder der Vertragsparteien innerhalb eines Zeitraumes von 60 Tagen nach dem Zeitpunkt der Zustimmung der anderen Vertragspartei zu dem Ersuchen um schiedsrichterliche Entscheidung einen Schiedsrichter namhaft zu machen. Der dritte Schiedsrichter ist von den beiden so namhaft gemachten innerhalb eines weiteren Zeitraumes von 60 Tagen nach der Namhaftmachung des zweiten Schiedsrichters zu ernennen.

3. Wenn innerhalb der betreffenden Zeiträume eine der Vertragsparteien es unterläßt, einen Schiedsrichter namhaft zu machen, oder der dritte Schiedsrichter nicht ernannt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder Vertragspartei ersucht werden, das Schiedsgericht zu ergänzen. In diesem Falle hat der dritte Schiedsrichter ein Staatsangehöriger eines dritten Staates zu sein und als Vorsitzender des Schiedsgerichtes zu fungieren.

## 60 der Beilagen

5

(4) Unless the Parties have otherwise agreed, the tribunal shall determine its own procedure. All its decisions shall be reached by a majority of votes and shall be final.

## Article 4

Without prejudice to paragraph 7 of Article 2 and to Article 3, any dispute between two or more Parties concerning the interpretation or application of the present Agreement which cannot be settled through negotiation shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. 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.

4. A moins que les Parties n'aient convenu autrement, le tribunal établit sa propre procédure. Toutes ses décisions sont prises à la majorité des voix et sont définitives.

## Article 4

Sans préjudice des dispositions de l'Article 2, paragraphe 7, et de l'Article 3, tout différend entre deux Parties ou plus, concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour Internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

4. Sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, hat das Schiedsgericht seine Geschäftsordnung selbst festzulegen. Alle Entscheidungen werden durch die Stimmenmehrheit erreicht und sind endgültig.

## Artikel 4

Unbeschadet des Absatzes 7 des Artikels 2 und des Artikels 3 ist jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die nicht im Verhandlungswege beigelegt werden kann, auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Wenn die Vertragsparteien sich innerhalb von sechs Monaten nach dem Zeitpunkt des Ersuchens um schiedsrichterliche Entscheidung nicht über die Bildung des Schiedsgerichtes einigen können, kann jede dieser Vertragsparteien die Meinungsverschiedenheit dem Internationalen Gerichtshof in Form eines Ersuchens gemäß den Statuten des Gerichtshofes übergeben.

## Article 5

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

## Article 5

Le présent Accord est ouvert à la signature de tout Etat membre de la Commission Européenne de l'Aviation Civile.

## Artikel 5

Dieses Übereinkommen steht allen Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz zur Unterzeichnung offen.

## Article 6

(1) The present Agreement shall be subject to ratification or approval by the signatory States.

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

## Article 6

1. Le présent Accord est soumis à la ratification ou à l'approbation des Etats signataires.

2. Les instruments de ratification et les notifications d'approbation seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

## Artikel 6

1. Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation oder Genehmigung durch die Unterzeichnerstaaten.

2. Die Ratifikationsurkunden und Notifikationen der Genehmigung sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu hinterlegen.

## Article 7

(1) The present Agreement shall enter into force on the thirtieth Day after five States Members of the European Civil Aviation Conference have either

## Article 7

1. Le présent Accord entre en vigueur le trentième jour après que cinq Etats membres de la Commission Européenne de l'Aviation Civile auront, soit

## Artikel 7

1. Dieses Übereinkommen tritt am dreißigsten Tag nach der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde oder der Notifikation der Genehmigung durch

deposited their instruments of ratification or notified their approval.

(2) It shall enter into force for each State ratifying or approving it thereafter on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification or its notification of approval.

#### Article 8

(1) The present Agreement shall, after it has entered into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

(2) The accession of a State 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 9

The present 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 10

(1) Any Party may, at the time of signature, ratification or approval of the present Agreement or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 4. The other Parties shall not be bound by that Article with respect to any Party which has made such a reservation.

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

déposé un instrument de ratification, soit notifié une approbation.

2. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera ou l'approuvera par la suite, il entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification ou de sa notification d'approbation.

#### Article 8

1. Le présent Accord est ouvert après son entrée en vigueur à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

2. L'adhésion est effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et prend effet le trentième jour qui suit la date de ce dépôt.

#### Article 9

Le présent Accord peut être dénoncé par toute Partie au moyen d'une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Cette dénonciation prend effet un an après réception de ladite notification.

#### Article 10

1. Toute Partie peut, au moment où elle signe, ratifie ou approuve le présent Accord ou y adhère, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par les dispositions de l'Article 4. Les autres Parties ne sont pas liées par lesdites dispositions envers toute Partie qui a formulé une telle réserve.

2. Toute Partie qui a formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent peut à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

fünf Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz in Kraft.

2. Für jeden Staat, der es danach ratifiziert oder annimmt, tritt es am dreißigsten Tag nach der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde oder der Notifikation der Genehmigung in Kraft.

#### Artikel 8

1. Nach Inkrafttreten bleibt dieses Übereinkommen für jeden Mitgliedstaat der Vereinten Nationen oder einer der Spezialorganisationen zum Beitritt offen.

2. Der Beitritt eines Staates erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und wird am dreißigsten Tag nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung wirksam.

#### Artikel 9

Dieses Übereinkommen kann von jeder Vertragspartei durch Notifikation an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation gekündigt werden. Die Kündigung tritt ein Jahr nach Erhalt der genannten Notifikation in Kraft.

#### Artikel 10

1. Jede Vertragspartei kann zum Zeitpunkt der Unterzeichnung, Ratifikation oder Genehmigung dieses Übereinkommens oder des Beitrittes zu demselben erklären, daß sie sich durch den Artikel 4 nicht gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind durch diesen Artikel gegenüber einer Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, nicht gebunden.

2. Eine Vertragspartei, die einen Vorbehalt gemäß dem vorstehenden Absatz gemacht hat, kann diesen jederzeit durch Notifikation an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation zurückziehen.

## 60 der Beilagen

7

## Article 11

(1) As soon as the present Agreement enters into force, it shall be registered with the Secretary General of the United Nations by the International Civil Aviation Organization.

(2) The International Civil Aviation Organization shall transmit a certified copy of the present Agreement to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

(3) The International Civil Aviation Organization shall notify all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies of:

- (a) any signature of the present Agreement;
- (b) the deposit of any instrument of ratification, any notification of approval or any instrument of accession and the date thereof;
- (c) any notification of denunciation;
- (d) any reservation notified in accordance with Article 10 and any withdrawal of such a reservation.

In witness whereof the undersigned, having been duly authorized, have signed the present Agreement.

Done at Paris, the tenth day of July one thousand nine hundred and sixty-seven, in a single copy in the English, French and Spanish languages, all three texts being equally authoritative.

## Article 11

1. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord est enregistré auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par les soins de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

2. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale transmet un exemplaire certifié du présent Accord à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

3. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale notifie à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée:

- a) toute signature du présent Accord;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification, de toute notification d'approbation ou de tout instrument d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) toute notification de dénonciation reçue;
- d) toute notification de réserve faite en application de l'Article 10 et tout retrait d'une telle réserve.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait à Paris, le dix juillet mille neuf cent soixante-sept, en un exemplaire unique en français, anglais et espagnol, chacun de ces textes faisant également foi.

## Artikel 11

1. Sobald dieses Übereinkommen in Kraft tritt, ist es von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation beim Generalsekretär der Vereinten Nationen zu registrieren.

2. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation hat allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer der Spezialorganisationen eine beglaubigte Ausfertigung dieses Übereinkommens zu übermitteln.

3. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation hat allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer der Spezialorganisationen zu notifizieren:

- a) jede Unterzeichnung dieses Übereinkommens,
- b) die Hingabe jeder Ratifikationsurkunde, Notifikation einer Genehmigung oder Beitrittsurkunde und den jeweiligen Zeitpunkt,
- c) jede Kündigungsanzeige,
- d) jeden gemäß Artikel 10 mitgeteilten Vorbehalt und jede Zurückziehung eines solchen Vorbehaltes.

Zu Urkund dessen haben die hiezu ordnungsgemäß bevollmächtigten Unterfertigten dieses Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Paris, am 10 Juli 1967 in einer Urschrift in englischer, französischer und spanischer Sprache, wobei alle drei Texte gleichermaßen verbindlich sind.





## Erläuternde Bemerkungen

### Allgemeiner Teil

Das Internationale Übereinkommen über das Verfahren zur Festlegung von Tarifen für den Fluglinienverkehr wurde im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) ausgearbeitet, die in enger Zusammenarbeit mit der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) steht und in der die Luftfahrtbehörden von 20 westeuropäischen Staaten mitarbeiten.

Zweck des Übereinkommens ist es, eine einheitliche internationale Vorgangsweise für die Festsetzung von Luftbeförderungstarifen zu schaffen. Einerseits wird mit Übereinkommen die auf Grund der meisten bilateralen Luftverkehrsabkommen und der diversen nationalen Regelungen bestehende Praxis bestätigt, wonach eine Tarifeinigung in erster Linie durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA), dem die wichtigsten Fluglinienunternehmen angehören, zu erzielen ist. Darüber hinaus wird jedoch eine Regelung auch für die Fälle getroffen, in denen es der IATA nicht gelingt, die Flugtarife einvernehmlich festzusetzen.

Im Hinblick auf die multilateralen Aspekte der Tarifstruktur ist es bei Anwendung der verschiedenen Tarifbestimmungen der einzelnen bilateralen Verträge und vor allem der unterschiedlichen nationalen Vorschriften sehr schwierig, die erforderliche rasche Einigung zwischen den Luftfahrtbehörden herbeizuführen. Durch das vorliegende Übereinkommen wird nun eine weitgehende Harmonisierung der nationalen Rechtsvorschriften erzielt und die Grundlage für eine zwischenstaatliche Regelung von Tariffragen durch die Luftfahrtbehörde geschaffen. Das Übereinkommen bildet gleichzeitig auch eine Empfehlung an die Mitgliedstaaten, die in Artikel 2 enthaltenen Tarifbestimmungen in alle Luftverkehrsabkommen mit anderen Staaten aufzunehmen, was eine weitere Rechtsvereinheitlichung mit sich bringen wird. Die derzeit in Österreich bezüglich Luftbeförderungstarife geltenden Vorschriften des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, BGBl. Nr. 157/1961, decken sich nicht in allen Grundsätzen mit

dem vorliegenden Übereinkommen; insbesondere räumt dieses Bundesgesetz der Luftfahrtbehörde nicht das Recht ein, im Falle einer Nichteinigung zwischen den Fluglinienunternehmen, selbst einen Tarif festzusetzen. Das Übereinkommen, dem daher gesetzändernder Charakter zukommt, bedarf der Ratifikation.

Durch die Mitgliedschaft beim internationalen Tarifübereinkommen entstehen der Republik Österreich keine wie immer gearteten Kosten.

### Besonderer Teil

#### Zu Artikel 1:

Dieser Artikel enthält die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Übereinkommens. Fehlen bilaterale Luftverkehrsabkommen oder Tarifbestimmungen in solchen Abkommen, ist es zwischen den Vertragschließenden unmittelbar anwendbar. Bestehende bilaterale Tarifbestimmungen zwischen Vertragsstaaten des Übereinkommens werden durch das internationale Tarifübereinkommen ersetzt.

#### Zu Artikel 2:

In diesem Artikel, der den Hauptinhalt des Übereinkommens bildet, werden das Tariffestsetzungsverfahren geregelt und die Bedingungen festgelegt, denen die von den Fluglinienunternehmen einzuhebenden Tarife (das sind die Beförderungspreise für Fluggäste, Gepäck und Fracht) entsprechen müssen. Nicht anwendbar ist das Übereinkommen auf die Beförderungstarife für Flugpost.

Die Tarife sind danach von den Fluglinienunternehmen — womöglich im Rahmen der IATA — zu vereinbaren und den zuständigen Luftfahrtbehörden spätestens 90 Tage vor dem Zeitpunkt ihres geplanten Inkrafttretens zur Genehmigung vorzulegen. Eine Verkürzung dieser Frist ist nur in Ausnahmefällen und mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden zulässig. Das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr legt keine derartigen Fristen fest. In den von Österreich bisher abgeschlossenen bilateralen Verträgen, die Tarifbestimmungen enthal-

ten, ist hiefür ein Zeitraum von nur 30 Tagen vorgesehen. Dies kann bei Nichteinigung über einen Tarif im Rahmen der IATA zu beträchtlichen Schwierigkeiten führen, da eine solche Frist in der Regel zu kurz ist, um auf Behörden-ebene eine Tarifvereinbarung zu erzielen. Die im Übereinkommen vorgesehene neunzig-tägige Einreichungsfrist bringt daher eine wesentliche Verbesserung.

Die behördliche Tarifgenehmigung kann ausdrücklich oder stillschweigend durch Nichtäußerung innerhalb von 30 Tagen erfolgen. Die Genehmigung durch Nichtäußerung ist eine wegen der Komplexität der Tarifstruktur international übliche Vorgangsweise. Bei Nichteinigung über Flugtarife (offene Tarifsituation) haben die betroffenen Luftfahrtbehörden zu versuchen, die Tarife im gegenseitigen Einvernehmen selbst festzulegen. Das Fehlen einer analogen Bestimmung in den einschlägigen österreichischen Gesetzesvorschriften wirkt sich bei einer offenen Tarifsituation insofern nachteilig aus, als es dadurch nur bedingt möglich ist, die Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft wahrzunehmen.

Ein vereinbarter Tarif bleibt so lange in Kraft, bis ein neuer erstellt ist; er darf jedoch um nicht mehr als zwölf Monate über seine ursprüngliche Geltungsdauer hinaus verlängert werden.

Meinungsverschiedenheiten zwischen den Luftfahrtbehörden über Tariffragen sind nach den Schiedsgerichtsbestimmungen des betreffenden bilateralen Luftverkehrsabkommens zu regeln.

#### **Zu Artikel 3:**

Bei Fehlen eines bilateralen Vertrages oder von Bestimmungen über die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten in solchen Verträgen gelten im Falle von Tarifstreitigkeiten die Bestimmungen des Artikels 3. Sein Inhalt entspricht den bisher von Österreich abgeschlossenen bilateralen Luftverkehrsabkommen. Im übrigen stellt die Anwendung dieses Artikels keine bindende Verpflichtung für die Vertragsstaaten dar; seine Anwendung ist den Vertragsstaaten freigestellt.

#### **Zu Artikel 4:**

Dieser Artikel enthält die Bestimmungen für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung und Anwendung des Übereinkommens selbst, sofern diese nicht im Verhandlungswege beigelegt werden können. Die

Übertragung an ein Schiedsgericht ist auch in den bisher von Österreich abgeschlossenen bilateralen Luftverkehrsabkommen enthalten. Wenn sich die Vertragsparteien über die Bildung eines Schiedsgerichtes nicht einigen, kann — anders als nach diesen Abkommen und dem internationalen Tarifübereinkommen — jede der Parteien die Beilegung der Streitigkeit dem Internationalen Gerichtshof übertragen. Artikel 10 gestattet allerdings den Vertragsparteien, durch einen Vorbehalt die Verfahrensbestimmungen des Artikels 4 auszuschließen. Da Österreich sich nicht durch eine Erklärung gemäß Artikel 36 Absatz 2 des Statuts des Internationalen Gerichtshofes generell der Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofes unterworfen hat, würde Österreich, falls es keinen Vorbehalt erhebt, die Zuständigkeit des Internationalen Gerichtshofes für Meinungsverschiedenheiten über Auslegung und Anwendung des vorliegenden Übereinkommens begründen.

#### **Zu den Artikeln 5 und 6:**

Das Übereinkommen steht den Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) zur Unterzeichnung offen. Um Vertragsparteien zu werden, müssen die unterzeichnenden Staaten das Übereinkommen außerdem ratifizieren oder genehmigen.

#### **Zu Artikel 7:**

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten des Übereinkommens.

#### **Zu Artikel 8:**

Das Übereinkommen steht neben den ECAC-Mitgliedstaaten auch allen Mitgliedstaaten der UNO oder einer ihrer Spezialorganisationen zum Beitritt offen.

#### **Zu Artikel 9:**

Artikel 9 enthält die Kündigungsvorschriften.

#### **Zu Artikel 10:**

Diese Bestimmung bietet die Möglichkeit eines Vorbehaltes zu dem in Artikel 4 festgelegten Streiterledigungsverfahren.

#### **Zu Artikel 11:**

Depositar des Übereinkommens ist die Internationale Zivilluftfahrtorganisation. Von dieser ist es bei den Vereinten Nationen zu registrieren.