

Originaltext

Abkommen über Luftverkehrslinien zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung von Neuseeland

Abgeschlossen am 9. September 1999
Provisorisch angewendet ab 9. September 1999
In Kraft getreten am 26. Januar 2007¹

(Stand am 26. Januar 2007)

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung von Neuseeland*
(nachfolgend die «Vertragsparteien» genannt):

vom Wunsche getragen, ein internationales Luftverkehrssystem basierend auf freiem Wettbewerb unter Luftverkehrsunternehmen im Markt mit geringst möglicher Einmischung und Regulierung durch die Regierungen zu fördern;

vom Wunsche getragen, den Ausbau internationaler Luftverkehrslinien zu erleichtern;

in Anerkennung, dass effiziente und wettbewerbsfähige internationale Luftverkehrslinien den Handel, den Nutzen für die Konsumenten und das wirtschaftliche Wachstum fördern;

vom Wunsche getragen, den Luftverkehrsunternehmen die Möglichkeit zu schaffen, der reisenden und zu befördernden Öffentlichkeit eine Vielzahl an Dienstleistungsmöglichkeiten anzubieten, und im Bestreben einzelne Luftverkehrsunternehmen zu ermutigen, innovative und wettbewerbsfähige Preise zu entwickeln und anzuwenden;

vom Wunsche getragen, einen höchstmöglichen Standard an technischer und allgemeiner Sicherheit in internationalen Luftverkehrslinien sicherzustellen, und ihre schwere Besorgnis ausdrückend über Handlungen oder Drohungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, welche die Sicherheit von Personen oder Gütern gefährden, die die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien nachteilig beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben;

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944² in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt,

haben folgendes vereinbart:

AS 2006 1181

¹ AS 2007 1273

² SR 0.748.0

Art. 1 Begriffe

Für die Anwendung dieses Abkommens, sofern nicht anders festgelegt, bedeutet der Ausdruck:

- (a) «Luftfahrtbehörden», im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesem Amt obliegenden Aufgaben auszuüben und, im Fall von Neuseeland, der für Zivilluftfahrt zuständige Minister und jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesem Minister obliegenden Aufgaben auszuüben;
- (b) «Abkommen», dieses Abkommen, sein Anhang und alle dazugehörigen Änderungen;
- (c) «Luftverkehrslinien», «internationale Luftverkehrslinien», «Luftverkehrsunternehmen» und «Zwischenlandung für nicht kommerzielle Zwecke» haben die ihnen in Artikel 96 des Übereinkommens jeweils zugeschriebenen Bedeutungen;
- (d) «Übereinkommen», das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, welches am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, einschliesslich:
 - (i) alle Änderungen, die unter Artikel 94(a) des Übereinkommens in Kraft getreten sind und die von den beiden Vertragsparteien ratifiziert wurden, und
 - (ii) alle Anhänge oder Änderungen dazu, die nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommen wurden, insofern als dieser Anhang oder diese Änderung für beide Vertragsparteien jederzeit anwendbar ist;
- (e) «bezeichnetes Unternehmen» bedeutet ein Luftverkehrsunternehmen, das nach Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet und ermächtigt wurde;
- (f) «Preis», alle Preise, Ansätze oder Belastungen, die für die Beförderung von Fluggästen (und ihrem Gepäck) und/oder Fracht (ausschliesslich Post) im Luftverkehr von den bezeichneten Unternehmen erhoben werden, einschliesslich deren Agenten und den Bedingungen über die Verfügbarkeit eines solchen Preises, Ansatzes oder einer Belastung;
- (g) «Gebiet» hat die ihm in Artikel 2 des Übereinkommens zugeschriebene Bedeutung, vorausgesetzt, dass im Falle Neuseelands der Begriff «Gebiet» Tokelau ausschliesst.

Art. 2 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für die Durchführung von internationalen Luftverkehrslinien durch die bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei:

- (a) das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

- (b) das Recht, auf dem genannten Gebiet nicht kommerzielle Landungen vorzunehmen;
 - (c) weitere Rechte, die in diesem Abkommen festgelegt sind.
2. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, deren Gepäck, Fracht oder Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

Art. 3 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Luftverkehrsunternehmen, wie sie es wünscht, für den Betrieb der vereinbarten Linien in Übereinstimmung mit diesem Abkommen zu bezeichnen und solche Bezeichnungen zurückzuziehen oder zu ändern. Diese Bezeichnungen sind Gegenstand einer schriftlichen Anzeige auf diplomatischem Weg an die andere Vertragspartei.

2. Beim Empfang einer solchen Bezeichnung und eines solchen Gesuches des bezeichneten Unternehmens in der für Betriebsbewilligungen und technischen Bewilligungen vorgeschriebenen Form und Art, erteilt die andere Vertragspartei mit kleinstmöglichem verfahrensmässigen Verzug die entsprechenden Bewilligungen, vorausgesetzt, dass:

- (a) das Unternehmen rechtlich eingetragen ist und seinen Hauptgeschäftssitz im Gebiet der bezeichnenden Vertragspartei hat und es über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügt, das durch die Zivilluftfahrtsbehörden dieser Vertragspartei ausgestellt wurde;
- (b) die tatsächliche Kontrolle über dieses Unternehmen bei der bezeichnenden Vertragspartei, ihren Staatsangehörigen oder bei beiden liegt;
- (c) das Unternehmen in der Lage ist, den Bestimmungen der Gesetze, Verordnungen und Regelungen nachzukommen, die für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs normalerweise von der Vertragspartei angewandt werden, die den Antrag oder die Anträge prüft;
- (d) die Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet, die in Artikel 6 (Sicherheit) und Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) angegebenen Normen aufrechterhält und diese vollzieht.

Art. 4 Widerruf der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Betriebsbewilligung oder die technische Genehmigung eines von der anderen Partei bezeichneten Unternehmens zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn:

- (a) das Unternehmen nicht rechtlich eingetragen und seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Gebiet der bezeichnenden Vertragspartei hat und es über kein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügt, das durch die Zivilluftfahrtsbehörden der anderen Vertragspartei ausgestellt wurde;

- (b) die tatsächliche Kontrolle über dieses Unternehmen nicht bei der bezeichnenden Vertragspartei, ihren Staatsangehörigen oder beiden liegt;
- (c) das Unternehmen es unterlassen hat, die in Artikel 5 (Anwendung von Gesetzen, Verordnungen und Regelungen) dieses Abkommens genannten Gesetze, Verordnungen und Regelungen zu befolgen; oder
- (d) die andere Vertragspartei die in Artikel 6 (Sicherheit) angegebenen Normen nicht aufrechterhält und vollzieht.

2. Soweit nicht sofortige Massnahmen erforderlich sind, um weiteres Zuwiderhandeln gegen Litera 1.(c) oder 1.(d) dieses Artikels zu verhindern, dürfen die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

3. Dieser Artikel beschränkt nicht die Rechte einer Vertragspartei, die Betriebsbewilligung oder die technische Genehmigung eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) zurückzubehalten, zu widerrufen, zu beschränken oder Bedingungen aufzuerlegen.

Art. 5 Anwendung von Gesetzen, Verordnungen und Regelungen

1. Beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthaltes im Gebiet einer Vertragspartei sind deren Gesetze, Verordnungen und Regelungen betreffend den Betrieb und die Navigation von Luftfahrzeugen durch die bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei zu befolgen.

2. Beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthaltes im Gebiet einer Vertragspartei sind deren Gesetze, Verordnungen und Regelungen betreffend den Ein- und Ausflug von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern oder Fracht in Luftfahrzeugen in ihr oder aus ihrem Gebiet (einschliesslich Einreise-, Abfertigungs-, Sicherheits-, Einwanderungs-, Pass-, Zoll und Quarantänevorschriften und Regelungen oder, im Fall von Post, Postvorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungsmitgliedern bzw. in deren Namen sowie bezüglich Fracht von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei zu befolgen.

3. Keine Vertragspartei darf ihrem eigenen oder irgendeinem anderen Unternehmen im Vergleich mit einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, welches gleichartige internationale Luftverkehrslinien durchführt, bei der Anwendung seiner Zoll-, Einwanderungs-, Quarantäne- und ähnlichen Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

4. Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen für diesen Zweck vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden keiner Überprüfung unterworfen, ausser wenn Sicherheitsmassnahmen, Drogenfahndung oder spezielle Umstände dies erfordern. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen gleichartigen Gebühren befreit.

Art. 6 Sicherheit

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen internationalen Luftverkehrslinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden ist.

2. Jede Vertragspartei kann Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen betreffend Luftfahrteinrichtungen, Besatzungsmitglieder, Luftfahrzeuge und Betrieb der bezeichneten Unternehmen verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass in diesen Bereichen die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen und Erfordernisse, die zumindest den Mindestnormen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt werden können, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestnormen bekannt gegeben und die andere Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor für den Fall, dass die andere Vertragspartei nicht solche Massnahmen zur Abhilfe innerhalb angemessener Zeit ergreift, die Betriebsbewilligung oder die technische Bewilligung für ein von der anderen Vertragspartei bezeichnetes Unternehmen oder die bezeichneten Unternehmen zurückzubehalten, zu widerrufen oder zu beschränken.

Art. 7 Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, geschehen am 14. September 1963³ in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, geschehen am 16. Dezember 1970⁴ in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, geschehen am 23. September 1971⁵ in Montreal sowie aller weiteren mehrseitigen Übereinkommen und Abkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

3 SR 0.748.710.1

4 SR 0.748.710.2

5 SR 0.748.710.3

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen und den entsprechenden empfohlenen Verfahren, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

6. Jede Vertragspartei unternimmt alle notwendigen Massnahmen, die sie als durchführbar erachtet, um sicherzustellen, dass ein Luftfahrzeug, das Gegenstand einer widerrechtlichen Inbesitznahme oder anderer widerrechtlicher Handlungen ist und in seinem Gebiet gelandet ist, am Boden festgehalten wird, ausser sein Abflug ist aufgrund übergeordneter Beweggründe zum Schutz menschlichen Lebens erfordert. Wenn immer durchführbar, werden solche Massnahmen aufgrund gegenseitiger Beratungen ergriffen.

7. Wenn eine Vertragspartei vernünftigen Grund zur Annahme hat, dass die andere Vertragspartei von den Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden jener Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Kommt keine zufrieden stellende Vereinbarung zu den betreffenden Streitpunkten innerhalb von 15 Tagen vom

Zeitpunkt eines solchen Ersuchens zustande, stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigung eines bezeichneten Unternehmens jener Vertragspartei zurückzubehalten, zu widerrufen, zu beschränken oder Bedingungen aufzuerlegen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf der 15 Tage einseitige Massnahmen ergreifen.

Art. 8 Wirtschaftliche Möglichkeiten

1. Die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros zur Förderung und den Verkauf von Luftverkehrsdiensten zu errichten.
2. Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei sind berechtigt, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Verordnungen der anderen Vertragspartei bezüglich Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung ihr eigenes Führungs-, Verkaufs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das zur Vermittlung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu beschäftigen.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, unter konkurrierenden Bodenabfertigungsagenten im Gebiete der anderen Vertragspartei zu wählen.
4. Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann sich am Verkauf von Luftverkehrsdiensten im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und, nach Belieben des bezeichneten Unternehmens, mittels Agenten beteiligen. Jedes bezeichnete Unternehmen kann solche Beförderungen verkaufen und jedermann kann solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen erwerben.
5. Jedes bezeichnete Unternehmen hat auf Anfrage hin das Recht, die über die örtlichen Ausgaben hinaus erzielten lokalen Einnahmen umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Umrechnungen und Überweisungen werden unverzüglich und ohne Einschränkungen oder Besteuerung zu dem auf laufende Geschäfte und Überweisungen anwendbaren Wechselkurse gestattet, die zum Zeitpunkt anwendbar sind, an dem das Unternehmen erstmals das Gesuch für die Überweisung unterbreitet.
6. Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei können örtliche Ausgaben, einschliesslich den Kauf von Brennstoff im Gebiet der anderen Vertragspartei in lokaler Währung bezahlen. Die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei können nach ihrem Belieben im Gebiet der anderen Vertragspartei solche Auslagen in frei konvertierbaren Währungen entsprechend den örtlichen Währungsvorschriften bezahlen.
7. Beim Betrieb oder beim Anbieten internationaler Luftverkehrslinien entsprechend diesem Abkommen kann jedes bezeichnete Unternehmen Zusammenarbeitsvereinbarungen treffen, unter Einschluss von, aber nicht beschränkt auf «Code Sharing» oder «Leasing-Vereinbarungen» mit jedem anderen Unternehmen, einschliesslich Unternehmen aus Drittstaaten, welche über die entsprechenden Betriebsbewilligungen für die betreffende Zusammenarbeitsvereinbarung verfügen.

Art. 9 Zollabgaben und Gebühren

1. Bei Ankunft im Gebiet einer Vertragspartei sind die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf den internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, Bordausrüstung, Treibstoffe, Schmierstoffe, verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile (einschliesslich Triebwerke), Bordvorräte (unter Einschluss von, aber nicht beschränkt auf Nahrungsmittel, Getränke und Alkohol, Tabak und andere für den Verkauf oder den Gebrauch durch die Fluggäste in beschränkten Mengen während des Fluges bestimmte Produkte) und andere Gegenstände, die ausschliesslich im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Bedienung von auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeugen an Bord verwendet werden oder dazu bestimmt sind, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und Kapitalabgaben, Zöllen, indirekten Steuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, welche 1) von den nationalen Behörden auferlegt werden und 2) nicht auf den Kosten der bereitgestellten Dienstleistungen beruhen, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und Vorräte an Bord des Luftfahrzeuges bleiben.

2. Auf der Grundlage der Gegenseitigkeit sind ebenfalls von den in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Steuern, Abgaben, Zöllen, Gebühren – mit Ausnahme der Gebühren, die auf Kosten für erbrachte Dienstleistungen beruhen – befreit:

- (a) Bordvorräte, die in angemessener Menge in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder im Gebiet bereitgestellt und an Bord genommen werden und zum Gebrauch beim Wegflug eines auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeuges der anderen Vertragspartei bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Gebiet verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen wurden;
- (b) Bodenausrüstung und Ersatzteile (einschliesslich Triebwerke), die in das Gebiet einer Vertragspartei zum Zwecke des Service, der Wartung oder der Instandstellung von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die vom Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzt werden;
- (c) Treibstoffe, Schmierstoffe und verbrauchbare technische Vorräte, die in das Gebiet einer Vertragspartei zum Verbrauch im Luftfahrzeug eines auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingeführt oder im Gebiet bereitgestellt werden, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen werden; und
- (d) das in vernünftigen Mengen in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführte oder im Gebiet bereitgestellte und an Bord genommene Werbe- und verkaufsfördernde Material, das zum Verbrauch beim Wegflug eines auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Unternehmens der andern Vertragspartei bestimmt ist, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges im Gebiet der Vertragspartei verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen wurden.

3. Die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels erwähnte Ausrüstung und Bordvorräte können auf Verlangen hin unter die Aufsicht oder die Kontrolle der zuständigen Behörden gestellt werden.

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei mit einem andern Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen haben, welches von der anderen Vertragspartei vergleichbare Ausnahmen bezüglich der zur Verfügungstellung oder Überweisung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels festgelegten Gegenstände ins Gebiet der anderen Vertragspartei genießt.

Art. 10 Fairer Wettbewerb

1. Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien gleiche und gerechte Möglichkeiten, um miteinander auf den durch dieses Abkommen erfassten internationalen Luftverkehrslinien in Wettbewerb zu treten.

2. Die vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angefliegenen Punkten entspricht.

3. Das Recht jedes bezeichneten Unternehmens, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten im internationalen Verkehr Beförderungen auszuführen, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen, durch die beiden Vertragsparteien bestätigten Grundsätzen einer normalen Entwicklung ausgeübt werden und unter Voraussetzung, dass das Beförderungsangebot in Beziehung steht zu:

- (a) der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- (b) der Verkehrsnachfrage der durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;
- (c) den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.

4. Keine Vertragspartei verlangt die Unterbreitung von Flugplänen oder Betriebsplänen durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zur Genehmigung. Falls eine Vertragspartei die Unterbreitung zu Informationszwecken verlangt, beschränkt sie den administrativen Aufwand der Unterbreitungserfordernisse und Verfahren für Zwischenhändler der Luftverkehrslinien und für die bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei.

Art. 11 Preisgestaltung

1. Preise für internationale Luftverkehrslinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen angeboten werden, müssen den Luftfahrtsbehörden der beiden Vertragsparteien nicht unterbreitet werden.

2. Ohne die Anwendung allgemeinen Wettbewerbsrechts und Konsumentenrechts in jeder Vertragspartei zu beschränken, sind Eingriffe durch die Vertragsparteien beschränkt auf:

- (i) die Verhinderung von unbilligen Diskriminierungspreisen oder -praktiken;
- (ii) den Schutz der Konsumenten vor unangemessen hohen oder restriktiven Preisen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder Preisabsprachen unter den Unternehmen; und
- (iii) den Schutz der Unternehmen vor Preisen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.

3. Keine Vertragspartei unternimmt einseitige Schritte, um die Einführung oder Beibehaltung eines Preises zu verhindern, der von einem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben wird oder zur Belastung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Preis nicht in Übereinstimmung mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen steht, muss sie Beratungen verlangen und der anderen Vertragspartei innert 14 Tagen seit Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Verhandlungen finden spätestens 14 Tage nach Erhalt des Begehrens statt. Kommt keine Einigung zustande, wird der Preis angewandt oder bleibt in Kraft.

Art. 12 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über dieses Abkommen verlangen. Vorbehaltlich anderer Absprachen finden solche Beratungen zum frühest möglichen Zeitpunkt statt, aber nicht später als 60 Tage vom Datum des Erhalts des Begehrens durch die andere Vertragspartei.

Art. 13 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen, die nicht in der ersten Runde formeller Beratungen gelöst wird, kann durch Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien, einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorgelegt werden. Wenn sich die Parteien nicht auf dieses Vorgehen einigen, wird die Meinungsverschiedenheit auf Ersuchen einer der Vertragsparteien entsprechend dem nachstehenden Verfahren einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet.

2. Das Schiedsverfahren wird von einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht durchgeführt, das sich wie folgt zusammensetzt:

- (a) innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt des Begehrens für ein Schiedsgerichtsverfahren ernennt jede Vertragspartei einen Schiedsrichter. Innerhalb von 60 Tagen nach der so erfolgten Ernennung der zwei Schiedsrichter bestellen diese beiden im gegenseitigen Einvernehmen einen dritten Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichts führt;
- (b) wenn eine Vertragspartei es versäumt, einen Schiedsrichter zu ernennen oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht gemäss Litera a dieses Absatzes bestellt wird, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den oder die erforderlichen Schiedsrichter innerhalb von 30 Tagen zu bestellen. Besitzt der Präsident des Rates

die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien, so hat der ranghöchste Vizepräsident, der aus diesem Grund nicht ausscheidet, die Ernennung vorzunehmen.

3. Wenn nichts anderes bestimmt wird, bestimmt das Schiedsgericht die Grenzen seiner Gerichtsbarkeit in Übereinstimmung mit diesem Abkommen und legt sein Verfahren selbst fest. Das so eingesetzte Gericht kann bis zu seiner endgültigen Entscheidung zwischenzeitliche Abhilfemassnahmen empfehlen. Auf Weisung des Gerichts oder auf Ersuchen einer Vertragspartei ist eine Besprechung durchzuführen, die nicht später als 15 Tage nach der vollständigen Einsetzung des Gerichts stattfindet, um die genauen Streitpunkte und die besondere Verfahrensregelung zu bestimmen.
4. Wenn nichts anderes bestimmt oder vom Gericht angeordnet ist, legt jede Vertragspartei innerhalb von 45 Tagen vom Zeitpunkt der vollständigen Einsetzung des Gerichts einen Schriftsatz vor. Gegenschriften haben spätestens 60 Tage danach zu erfolgen. Das Gericht führt auf Ersuchen einer Vertragspartei oder nach freiem Ermessen innerhalb von 15 Tagen nach dem Fälligwerden der Gegenschriften eine Anhörung durch.
5. Das Gericht ist bestrebt, eine schriftliche Entscheidung innerhalb von 30 Tagen nach Abschluss der Anhörung oder, wenn keine Anhörung stattgefunden hat, nach Eingang der beiden Gegenschriften zu fällen. Der Entscheid der Mehrheit des Gerichts geht vor.
6. Die Vertragsparteien können Ersuchen um Klarstellung der Entscheidung innerhalb von 15 Tagen, nachdem sie gefällt wurde, unterbreiten und jede Klarstellung wird innerhalb von 15 Tagen nach diesem Ersuchen erteilt.
7. Jede Vertragspartei unternimmt, soweit in Übereinstimmung mit ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung, die Inkraftsetzung aller Entscheidungen oder Sprüche des Schiedsgerichts.
8. Die Kosten des Schiedsgerichts, einschliesslich der Gebühren und Aufwendungen für die Schiedsrichter, werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Alle dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Zusammenhang mit den Verfahren nach Absatz 2.(b) dieses Artikels entstandenen Auslagen werden als Teil der Kosten des Schiedsgerichts betrachtet.

Art. 14 Statistische Angaben

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den Verkehr auf den vereinbarten Linien soweit dies vernünftigerweise verlangt werden kann.

Art. 15 Änderungen

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird eine solche Änderung, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben, vom dafür durch die Vertragsparteien vereinbarten

Moment an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom dafür durch die Vertragsparteien vereinbarten Moment an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen derart geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Art. 16 Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Dieses Abkommen endet um Mitternacht (am Ort des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei) unmittelbar vor Ablauf des ersten Jahres nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien zurückgezogen wird.

Art. 17 Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen und spätere Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.

Art. 18 Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig angewandt; es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Um das zu beurkunden, haben die durch ihre Regierungen entsprechend bevollmächtigten Unterzeichnenden dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in doppelter Urschrift in Wellington am 9. September 1999, in deutscher und englischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, der Auslegung oder der Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Walter Simmen

Für die
Regierung Neuseelands:
Maurice Donald Williamson

Abschnitt 1

Strecken

Unternehmen jeder Vertragspartei, die gestützt auf dieses Abkommen bezeichnet sind, unter diesem Anhang Flüge durchzuführen, haben in Übereinstimmung mit den Bedingungen ihrer Bezeichnung das Recht, wie folgt internationale Luftverkehrslinien zu betreiben:

A. Strecken für das oder die von Neuseeland bezeichneten Unternehmen

Von Punkten ausserhalb Neuseelands via Neuseeland und Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in der Schweiz und darüber hinaus.

B. Strecken für das oder die von der Schweiz bezeichneten Unternehmen

Von Punkten ausserhalb der Schweiz via die Schweiz und Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in Neuseeland und darüber hinaus.

Abschnitt 2

Operationelle Flexibilität

Die bezeichneten Unternehmen einer jeden Vertragspartei können auf jedem einzelnen oder allen Flügen und nach ihrem Belieben:

1. Flüge in die eine oder beide Richtungen durchführen;
2. Verschiedene Flugnummern für ein und dieselbe Luftfahrzeugoperation verbinden;
3. Punkte ausserhalb, Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus und Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken in jeder Verbindung und beliebiger Reihenfolge bedienen;
4. Flughalte an irgendeinem Punkt oder Punkten auslassen;
5. An jedem Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf jedes andere seiner Luftfahrzeuge übertragen; und
6. Punkte ausserhalb jeden Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Flugzeugwechsel oder Wechsel der Flugnummern bedienen und solche Dienste der Öffentlichkeit als Direktflüge anbieten und bekanntmachen,

ohne Einschränkung mit Bezug auf die Richtung oder geographische Lage sowie ohne Verlust irgendeines Rechts zur Verkehrsbeförderung, die anderweitig nach diesem Abkommen zulässig ist. Voraussetzung ist jedoch, dass diese Linie einen Punkt im Gebiet der Vertragspartei bedient, die das Unternehmen bezeichnet hat.

⁶ Bereinigt gemäss Notenaustausch vom 16./26. Jan. 2007 (AS 2007 1273).

Abschnitt 3

Flugzeugwechsel

Jedes bezeichnete Unternehmen kann auf jedem einzelnen Abschnitt oder den Abschnitten auf den obigen Strecken internationale Luftverkehrslinien ohne jede Einschränkung hinsichtlich des Wechsels des benutzten Luftfahrzeugtypes oder der Flugnummer an jedem Punkt auf der Strecke betreiben. Voraussetzung ist jedoch, dass bei ausgehenden Flügen die Beförderung über einen solchen Punkt eine Fortsetzung der Beförderung vom Gebiet der Vertragspartei ist, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und dass bei ankommenden Flügen die Beförderung ins Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, die Fortsetzung der Beförderung von ausserhalb eines solchen Punktes ist.

