

Originaltext

Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika

Abgeschlossen am 21. Juni 2010
In Kraft getreten am 21. Juni 2010

*Die Schweizerische Eidgenossenschaft
und
die Vereinigten Staaten von Amerika
(nachstehend «die Parteien»),*

in dem Wunsch, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des am Markt herrschenden Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmass an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern,

in dem Wunsch, mehr Möglichkeiten für den internationalen Luftverkehr zu schaffen,

in dem Wunsch, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern eine Vielzahl von Dienstleistungsmöglichkeiten zu den niedrigsten Preisen anzubieten, die nicht überrissen oder diskriminierend sind und die keine missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung darstellen und im Bestreben, einzelne Luftfahrtunternehmen zu ermutigen, innovative und konkurrenzfähige Preise zu entwickeln und einzuführen,

in dem Wunsch, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmass an Schutz und Sicherheit zu gewährleisten, und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen und Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Sachen gefährden, den Luftverkehrsbetrieb beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben, und

als Parteien des am 7. Dezember 1944¹ in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt,

haben folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

Im Sinne dieses Abkommens bezeichnet, sofern nichts anderes bestimmt ist, der Ausdruck:

1. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die von diesem Bun-

SR 0.748.127.193.36

¹ SR 0.748.0

- desamt für Zivilluftfahrt wahrgenommenen Aufgaben auszuüben, und im Fall der Vereinigten Staaten, das Verkehrsdepartement oder dessen Nachfolgeinstitution;
2. «Abkommen» das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
 3. «Luftverkehr» die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, getrennt oder in Kombination, im Linien- oder Charterverkehr, gegen Entgelt oder Miete;
 4. «Luftfahrtunternehmen einer Partei» alle Luftfahrtunternehmen, welche ihr Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) von dieser Partei erhalten haben und welche ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet dieser Partei haben;
 5. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschliesslich:
 - a. aller Änderungen, die nach Artikel 94(a) des Übereinkommens in Kraft getreten und von beiden Parteien ratifiziert worden sind, sowie
 - b. aller Anhänge und diesbezüglichen Änderungen, die gemäss Artikel 90 des Übereinkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu irgendeinem bestimmten Zeitpunkt für beide Parteien gelten;
 6. «Volle Kosten» die Kosten für die Erbringung einer Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für allgemeine Verwaltungskosten;
 7. «Internationaler Luftverkehr» den Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;
 8. «Preis» alle Tarife, Raten oder Gebühren, für die Beförderung von Fluggästen (einschliesslich ihres Gepäcks), und/oder Fracht (ausgenommen Post) im Luftverkehr, einschliesslich – falls zutreffend – der Landbeförderung in Verbindung mit der Beförderung im internationalen Luftverkehr, die von den Luftfahrtunternehmen einschliesslich ihrer Beauftragten erhoben werden, sowie die Bedingungen für die Gültigkeit solcher Tarife, Raten oder Gebühren;
 9. «Landung zu nichtgewerblichen Zwecken» eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen und Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr;
 10. «Gebiet» die Landgebiete, Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter der Souveränität einer Partei; und
 11. «Benutzungsgebühr» eine Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Bereich der Flugnavigation oder der Flugsicherheit, einschliesslich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird.

Art. 2 Gewährung von Rechten

1. Jede Partei gewährt der anderen Partei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei folgende Rechte:

- a. das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, in ihrem Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen; und
- c. die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

2. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das Luftfahrtunternehmen oder die Luftfahrtunternehmen einer Partei, im Gebiet der anderen Partei Fluggäste, deren Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet dieser anderen Partei ist.

Art. 3 Bewilligung

Jede Partei gewährt nach Erhalt von Anträgen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei, in der vorgeschriebenen Form und Weise für Betriebsbewilligungen und technische Genehmigungen, die entsprechenden Bewilligungen und Genehmigungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, vorausgesetzt, dass:

- a.
 - i. für ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten, das überwiegende Eigentum und die tatsächliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen bei den Vereinigten Staaten, bei Staatsangehörigen der Vereinigten Staaten, oder bei beiden liegen,
 - ii. für ein Luftfahrtunternehmen der Schweiz, das überwiegende Eigentum und die tatsächliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen bei der Schweiz oder bei einem zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens angehörigen Mitgliedstaat oder Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder bei den Staatsangehörigen eines oder mehrerer dieser Staaten, oder bei beiden liegen;
- b. das Luftfahrtunternehmen in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Vorschriften für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs von der Partei, die den oder die Anträge prüft, üblicherweise angewandt werden; und
- c. die andere Partei die Bestimmungen in Artikel 6 (Flugsicherheit) und Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) einhält und anwendet.

Art. 4 Widerruf der Bewilligung

1. Jede Partei ist berechtigt, die Betriebsbewilligungen oder technischen Genehmigungen eines Luftfahrtunternehmens zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn:

- a. dieses Luftfahrtunternehmen kein Luftfahrtunternehmen der anderen Partei gemäss Artikel 1 Absatz 4 ist;

- b.
 - i. im Falle von Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten, das überwiegende Eigentum und die tatsächliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen nicht bei den Vereinigten Staaten, bei Staatsangehörigen der Vereinigten Staaten, oder bei beiden liegen,
 - ii. für ein Luftfahrtunternehmen der Schweiz, das überwiegende Eigentum und die tatsächliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen nicht bei der Schweiz oder bei einem zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens angehörigen Mitgliedstaat oder Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder bei den Staatsangehörigen eines oder mehrerer dieser Staaten, oder bei beiden liegen;
 - c. das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 5 (Anwendung von Gesetzen) dieses Abkommens genannten Gesetze und Vorschriften nicht eingehalten hat; oder
 - d. die andere Partei die Bestimmungen in Artikel 6 (Sicherheit) nicht einhält und anwendet.
2. Sofern nicht zur Vermeidung von weiteren Verstössen gegen die Absätze 1 Buchstaben c und d dieses Artikels Sofortmassnahmen erforderlich sind, werden die in diesem Artikel aufgeführten Rechte erst nach Konsultationen mit der anderen Partei ausgeübt.
3. Dieser Artikel berührt nicht die Rechte einer Partei, die Betriebsbewilligung oder die technischen Genehmigungen eines Luftfahrtunternehmens oder der Luftfahrtunternehmen der anderen Partei gemäss den Bestimmungen von Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

Art. 5 Anwendung von Gesetzen

1. Die Gesetze und Vorschriften einer Partei betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes des ersten Partei zu befolgen.
2. Beim Einflug in das, beim Aufenthalt im oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind ihre Gesetze und Vorschriften für den Einflug in das oder den Ausflug aus ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschliesslich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Sicherheit der Luftfahrt, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Postvorschriften) von diesen Fluggästen, Besatzungen – oder den in ihrem Namen handelnden Personen – oder der Fracht von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei einzuhalten.

Art. 6 Flugsicherheit

1. Jede Partei erkennt für die Durchführung des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die jeweils von der anderen Partei erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, als gültig an, vorausgesetzt, dass die Bedingungen für solche Zeugnisse oder Ausweise mindestens den aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entsprechen. Jede Partei kann jedoch die Anerkennung von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Partei erteilt oder als gültig erklärt worden sind, für Flüge über ihrem eigenen Gebiet verweigern.

2. Jede Partei kann Konsultationen über die von der anderen Partei eingehaltenen Sicherheitsstandards in Bezug auf Luftverkehrseinrichtungen, Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der Luftfahrtunternehmen der anderen Partei verlangen. Stellt eine Partei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Partei in diesen Bereichen nicht tatsächlich die Sicherheitsstandards und –anforderungen einhält und anwendet, die wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche nach dem Übereinkommen festgelegt werden können, so werden der anderen Partei diese Feststellungen und die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachtet werden, notifiziert und die andere Partei ergreift die entsprechenden Abhilfemassnahmen. Jede Partei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung oder die technische Genehmigung eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen oder einzuschränken, wenn die andere Partei solche Abhilfemassnahmen nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraumes ergreift.

3. Jede in Übereinstimmung mit Absatz 2 vorstehend von einer Partei ergriffene Massnahme, die Betriebsbewilligung oder die technischen Genehmigungen eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen oder einzuschränken, wird aufgehoben, sobald die Grundlage für das Ergreifen dieser Massnahmen nicht mehr besteht.

Art. 7 Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Parteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht einzuschränken, handeln die Parteien in Übereinstimmung mit den internationalen Abkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchem beide Parteien angehören, einschliesslich des am 14. September 1963² in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte, andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970³ in Den Haag unterzeichneten Abkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971⁴ in Montreal unterzeichneten

² SR 0.748.710.1

³ SR 0.748.710.2

⁴ SR 0.748.710.3

Abkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und des am 24. Februar 1988⁵ in Montreal unterzeichneten Zusatzprotokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen sowie aller weiteren Übereinkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, soweit sie für beide Parteien in Kraft sind.

2. Die Parteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Parteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit allen Luftsicherheitsnormen und den geeigneten empfohlenen Verfahren, die von der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden; sie verlangen, dass die bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeughalter sowie Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Massnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden und dass diese Massnahmen angepasst werden, um stärkeren Bedrohungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu begegnen. Die Parteien vereinbaren, die Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Partei für den Ausflug aus dem und den Aufenthalt im Gebiet dieser Partei einzuhalten. Jede Partei sagt ausserdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Partei zu, besondere Sicherheitsmassnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.

5. Unter voller Berücksichtigung der und in gegenseitigem Respekt für die Souveränität der anderen Partei kann eine Partei Sicherheitsmassnahmen für den Einflug in ihr Gebiet beschliessen. Soweit möglich, berücksichtigt diese Partei die von der anderen Partei bereits angewandten Sicherheitsmassnahmen und etwaige Standpunkte, die diese Partei eventuell vorbringt. Beide Parteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer Vertragspartei einschränkt, einem Flug oder Flügen den Einflug in ihr Gebiet zu verweigern, den bzw. die sie als Bedrohung für ihre Sicherheit ansieht.

6. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen sich die Parteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Massnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.

⁵ SR 0.748.710.31

7. Hat eine Partei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Partei von den Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die zuständigen Behörden dieser Partei sofortige Konsultationen mit den zuständigen Behörden der anderen Partei verlangen. Wird innerhalb von 15 Tagen nach Eingang des Ersuchens keine zufrieden stellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und technischen Genehmigungen eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen dieser Partei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Partei vor Ablauf von 15 Tagen vorläufige Massnahmen ergreifen.

Art. 8 Kommerzielle Möglichkeiten

1. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Partei Niederlassungen zur Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdienstleistungen zu errichten.
2. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, gemäss den Gesetzen und Vorschriften der jeweils anderen Partei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderliche Personal für die Bereiche Management, Verkauf, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Gebiet der anderen Partei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen.
3. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, seine eigene Bodenabfertigung («Selbstabfertigung») im Gebiet der anderen Partei durchzuführen oder nach Wahl für die gesamte oder einen Teil dieser Dienste eine Auswahl unter den im Wettbewerb stehenden Agenten zu treffen. Diese Rechte unterliegen lediglich physischen Beschränkungen, die sich aus Gründen der Flughafensicherheit ergeben. Wo aufgrund solcher Gründe eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist, müssen diese Bodenabfertigungsdienste allen Luftfahrtunternehmen gleichermassen zur Verfügung stehen; die Gebühren werden auf der Grundlage der erbrachten Dienste festgesetzt und diese Dienste müssen hinsichtlich der Art und Qualität mit den Diensten einer möglichen Selbstabfertigung vergleichbar sein.
4. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei kann sich am Verkauf von Luftbeförderungsleistungen im Gebiet der anderen Partei unmittelbar und, nach Ermessen des Luftfahrtunternehmens, durch seine Verkaufsbeauftragten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler beteiligen. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, derartige Beförderungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungsleistungen in der Währung des betreffenden Gebietes oder in frei konvertierbarer Währung zu kaufen.
5. Jedes Luftfahrtunternehmen hat auf Antrag hin das Recht, über die örtlichen Ausgaben hinausgehende Einnahmen umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Die Umrechnung und die Überweisung sind unverzüglich und ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem an dem Tag für Transaktionen und Überweisungen geltenden Wechselkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt, frei zu gestatten.
6. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei wird gestattet, örtliche Ausgaben, einschliesslich des Erwerbs von Treibstoff, im Gebiet der anderen Partei in Landeswährung zu zahlen. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können diese Ausgaben nach

eigenem Ermessen im Gebiet der anderen Partei entsprechend den dort geltenden Währungsvorschriften in frei konvertierbaren Währungen begleichen.

7. In Bezug auf Durchführung oder Angebot der unter dieses Abkommen fallenden bewilligten Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei Marketingvereinbarungen wie «blocked-space», «code-sharing», «leasing» oder andere Vereinbarungen über die Zusammenarbeit abschliessen, mit:

- i. einem Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrtunternehmen jeder Partei;
- ii. einem Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates; und
- iii. einem Bodenbeförderungsanbieter (Land- oder Seeverkehr) aus einem beliebigen Staat;

vorausgesetzt, dass alle Luftfahrtunternehmen und Bodenbeförderungsanbieter von solchen Vereinbarungen über die entsprechende Bewilligung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandt werden.

8. Die Luftfahrtunternehmen und indirekten Anbieter von Luftfrachtdiensten beider Parteien dürfen ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Verkehrsmittel zur Beförderung von Fracht im Land- oder Seeverkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Parteien oder in Drittstaaten benutzen, einschliesslich der Beförderung von und nach allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschliesslich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Gesetze und Vorschriften zu befördern. Diese Fracht, gleichviel, ob auf dem Land-, See- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Land- oder Seeverkehr selbst durchführen oder ob sie ihn durch Vereinbarungen mit anderen Land- oder Seeverkehrsträgern durchführen lassen, einschliesslich der Beförderung auf dem Land- oder Seeweg durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtverkehr. Diese verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irreführt werden.

Art. 9 Zölle und Gebühren

1. Bei Ankunft im Gebiet einer Partei bleiben Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, Bodenausrüstungsgegenstände, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile (einschliesslich Triebwerken), Bordvorräte (insbesondere, jedoch nicht ausschliesslich, Gegenstände wie Nahrungsmittel, Getränke und alkoholische Getränke, Tabak und andere in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmte Güter) und andere ausschliesslich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände auf der Grundlage der Gegen-

seitigkeit frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und Kapitalabgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die durch die nationalen Behörden erhoben werden und nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben.

2. Ausserdem werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Steuern, Abgaben, Zöllen und Gebühren ausser den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren befreit:

- a. Bordvorräte, die in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden und die innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Partei verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen werden;
- b. Bodenausrüstungsgegenstände und Ersatzteile (einschliesslich Triebwerke), die in das Gebiet einer Partei zur Versorgung, Unterhalt oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei eingeführt werden;
- c. Treibstoffe, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Partei verbraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden; und
- d. Werbe- und verkaufsförderndes Material, das in angemessenen Mengen in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert wird und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen wird, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Partei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden.

3. Es kann gefordert werden, dass die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte unter die Aufsicht oder Kontrolle der zuständigen Behörden gestellt werden.

4. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn ein Luftfahrtunternehmen einer Partei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Partei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Leihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Gegenstände im Gebiet der anderen Partei abgeschlossen hat.

5. Eine Partei kann im Namen ihrer Luftfahrtunternehmen die andere Partei um Unterstützung ersuchen, um eine Befreiung von Steuern, Abgaben, Zöllen und Gebühren, die von innerstaatlichen und lokalen Regierungen oder Behörden auf die in den Absatz 1 und 2 dieses Artikels genannten Güter erhoben werden, sowie unter den in diesem Artikel beschriebenen Bedingungen von Treibstoffabsatzabgaben durchzusetzen, es sei denn, die erhobenen Gebühren beruhen auf den Kosten für

geleistete Dienste. Im Falle eines solchen Ersuchens übermittelt die andere Partei den betreffenden Regierungsstellen oder Behörden den Standpunkt der ersuchenden Partei und drängt auf gebührende Berücksichtigung dieses Standpunktes.

Art. 10 Benutzungsgebühren

1. Benutzungsgebühren, die von den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen einer Partei von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei erhoben werden, müssen gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und auf die Benutzerkategorien gleichmäßig verteilt sein. Die Bedingungen für derartige Benutzungsgebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei dürfen jedenfalls nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.

2. Benutzungsgebühren, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei erhoben werden, können sich nach den vollen Kosten der für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen für die Bereitstellung angemessener Flughafen-, Flughafenumfeld-, Flugnavigations- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems richten, dürfen diese aber nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Gebühren erhoben werden, werden auf leistungsfähiger und wirtschaftlicher Grundlage bereitgestellt.

3. Jede Partei ermutigt zu Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen; sie ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen nach den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels erforderlich sind. Jede Partei ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äußern, bevor die Änderungen vorgenommen werden.

4. In Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten nach Artikel 14 wird von keiner Partei angenommen, dass sie gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßen hat, es sei denn:

- i. sie unterlässt es, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder Praxis vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Partei bezieht; oder
- ii. sie unterlässt es nach einer solchen Überprüfung, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praxis zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

Art. 11 Billige und gleiche Wettbewerbsbedingungen

1. Jede Partei gibt den Luftfahrtunternehmen beider Parteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.
2. Jede Partei gestattet, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste aufgrund kommerzieller marktbezogener Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Parteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmässigkeit des Dienstes oder das oder die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus Umweltschutzgründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.
3. Keine Partei auferlegt den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei ein Vorzugsrecht, eine Zuladequote, eine Gebühr für Nicht-Einspruch oder irgendwelche andere Bedingungen hinsichtlich Kapazität, Frequenz oder Verkehr, die mit dem Zweck dieses Abkommens im Widerspruch stehen.
4. Keine Partei verlangt von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei, Flugpläne, Programme für Charterflüge oder betriebliche Pläne zur Genehmigung zu unterbreiten; ausgenommen davon sind Massnahmen, die unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung erforderlich sind, um die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen einheitlichen Bedingungen durchzusetzen oder soweit solche ausdrücklich in einem Anhang zu diesem Abkommen bewilligt sind. Wenn eine Partei Vorlagen zum Zwecke der Informationsbeschaffung anfordert, hat sie den Verwaltungsaufwand in Form von Vorlageerfordernissen und Verfahren von Vermittlern von Luftverkehrsdiensten und von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei so gering als möglich zu halten.

Art. 12 Preisgestaltung

1. Jede Partei lässt zu, dass die Preise für den Luftverkehr durch die Luftfahrtunternehmen beider Parteien auf der Grundlage von kommerziellen marktbezogenen Überlegungen festgelegt werden.
2. Preise für den internationalen Luftverkehr zwischen den Gebieten der Parteien dürfen nicht zur Vorlage einverlangt werden. Ungeachtet des Vorgehenden verschaffen die Luftfahrtunternehmen der Parteien den Luftfahrtbehörden der Parteien auf deren Ersuchen den rechtzeitigen Zugang zu Informationen über frühere, bestehende und geplante Preise.

Art. 13 Konsultationen

Jede Partei kann jederzeit Konsultationen über dieses Abkommen verlangen. Solche Konsultationen beginnen zum frühestmöglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch 60 Tage nach Eingang des Ersuchens bei der anderen Partei, soweit nichts anderes vereinbart wurde.

Art. 14 Beilegung von Streitigkeiten

1. Alle Streitigkeiten über dieses Abkommen mit Ausnahme jener, die gemäss Artikel 12 (Preisgestaltung) entstehen können, und die sich nicht in einer ersten Runde formeller Beratungen beilegen lassen, können durch Vereinbarung der Parteien einer Person oder Instanz zur Entscheidung vorgelegt werden. Einigen sich die Parteien nicht in diesem Sinne, so wird die Streitigkeit auf Ersuchen einer Partei in Übereinstimmung mit den nachstehend aufgeführten Verfahren Gegenstand eines Schiedsverfahrens.

2. Die Streitbeilegung erfolgt durch ein Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern, das wie folgt zusammengesetzt ist:

- a. jede Partei benennt innerhalb von 30 Tagen nach Eingang eines Antrags auf Schiedsverfahren einen Schiedsrichter. Innerhalb von 60 Tagen nach Benennung dieser beiden Schiedsrichter ernennen diese einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, der als Vorsitzender des Schiedsgerichtes fungiert;
- b. hat eine Partei keinen Schiedsrichter ernannt oder wird der dritte Schiedsrichter nicht gemäss Buchstabe a dieses Absatzes ernannt, kann eine Partei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den oder die erforderlichen Schiedsrichter innerhalb von 30 Tagen zu ernennen. Hat der Präsident des Rates die gleiche Staatsangehörigkeit wie eine der Parteien, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der aufgrund seiner Staatsangehörigkeit nicht ausgeschlossen ist, die Ernennung vor.

3. Sofern nichts anderes vereinbart wurde, legt das Schiedsgericht die Grenzen seiner Zuständigkeit in Übereinstimmung mit diesem Abkommen fest und gibt sich eine Verfahrensordnung. Das Schiedsgericht, wenn es aufgestellt ist, kann empfehlen, bis zu seiner endgültigen Urteilsfindung vorübergehende Abhilfemassnahmen zu ergreifen. Auf Anweisung des Schiedsgerichts oder auf Ersuchen einer Partei findet spätestens 15 Tage nach der vollständigen Konstituierung des Schiedsgerichts eine Konferenz statt, auf der das Schiedsgericht genau festlegt, in welchen Fragen es tätig werden soll und welche Verfahren dabei im Einzelnen anzuwenden sind.

4. Sofern nichts anderes vereinbart oder vom Schiedsgericht festgelegt wurde, ist die Beschwerdebegründung innerhalb von 45 Tagen nach der vollständigen Konstituierung des Schiedsgerichts vorzulegen und die Beschwerdeantwort 60 Tage danach. Die Replik auf die Beschwerdeantwort ist innerhalb von 30 Tagen seit Einreichung der Beschwerdeantwort vorzulegen. Jede Antwort auf diese Replik ist 30 Tage danach vorzulegen. Verlangt es eine Partei oder hält das Schiedsgericht dies für angemessen, führt das Schiedsgericht innerhalb von 45 Tagen nachdem der letzte Schriftsatz fällig ist, eine Anhörung durch.

5. Das Schiedsgericht bemüht sich, innerhalb von 30 Tagen nach der Anhörung, oder wenn keine Anhörung stattfindet, nach Eingang des letzten Schriftsatzes, einen schriftlichen Entscheid vorzulegen. Der Entscheid wird mit Stimmenmehrheit des Gerichts gefällt.

6. Die Parteien können einen Antrag auf Erläuterung des Entscheides innerhalb von 15 Tagen nach seiner Abgabe stellen und die Erläuterungen müssen innerhalb von 15 Tagen nach einem solchen Antrag erfolgen.

7. Jede Partei nimmt im Einklang mit ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung die Inkraftsetzung aller Entscheide oder Sprüche des Schiedsgerichtes vor.

8. Die Kosten des Schiedsgerichts, einschliesslich Gebühren und Auslagen der Schiedsrichter, werden von beiden Parteien zu gleichen Teilen getragen. Etwaige Kosten, die dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Zusammenhang mit den Verfahren gemäss Absatz 2 Buchstabe b dieses Artikels entstanden sind, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichts.

Art. 15 Änderungen

1. Dieses Abkommen kann durch schriftliche Vereinbarung der Parteien geändert werden.

2. Jede Änderung des Abkommens tritt durch den Austausch diplomatischer Noten in Kraft, sobald alle internen Verfahren der Parteien erfüllt sind. Eine solche Änderung wird entsprechend der Vereinbarung durch die Parteien provisorisch angewandt.

3. Wenn eine Partei es als wünschenswert erachtet, einen Anhang zu ändern, kann sie Verhandlungen zwischen den zuständigen Behörden der Parteien verlangen. Einigen sich diese Behörden auf eine Änderung eines Anhangs, werden ihre Empfehlungen in der Angelegenheit wirksam, sobald sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Art. 16 Multilaterale Übereinkommen

Treten beide Parteien nach Inkrafttreten dieses Abkommens einem multilateralen Übereinkommen bei, welches Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie sich, ob das Abkommen unter Berücksichtigung des multilateralen Übereinkommens überarbeitet werden sollte.

Art. 17 Kündigung

Jede Partei kann der anderen Partei jederzeit schriftlich ihren Entschluss notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Eine derartige Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu übermitteln. Das Abkommen endet um Mitternacht (am Ort des Erhalts der Kündigung durch die andere Partei) unmittelbar vor Ablauf des ersten Jahres nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Partei, es sei denn, die Notifizierung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Parteien wieder zurückgenommen.

Art. 18 Registrierung bei der ICAO⁶

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

⁶ International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)

Art. 19 Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft. Mit dem Inkrafttreten ersetzt es das Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Regierung der Schweiz und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, unterzeichnet am 15. Juni 1957 in Washington.

Zu Urkund dessen haben die von ihren jeweiligen Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Bern, am 21. Juni 2010, in zweifacher Ausführung, in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Text gleichermassen verbindlich ist.

Für die
Schweizerische Eidgenossenschaft:

Peter Müller

Für die
Vereinigten Staaten von Amerika:

John R. Byerly

Linien- und Charterverkehr

Abschnitt 1 Strecken

Luftfahrtunternehmen jeder Partei, die gestützt auf dieses Abkommen berechtigt sind, haben das Recht, internationalen Luftverkehr zwischen Punkten auf den folgenden Strecken zu betreiben:

A. Strecken für das Luftfahrtunternehmen oder die Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten:

Von Punkten ausserhalb den Vereinigten Staaten über die Vereinigten Staaten und über Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in der Schweiz und darüber hinaus; und für reine Frachtflüge, zwischen der Schweiz und jedem Punkt.

B. Strecken für das Luftfahrtunternehmen oder die Luftfahrtunternehmen der Schweiz:

Von Punkten ausserhalb der Schweiz über die Schweiz und über Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in den Vereinigten Staaten und darüber hinaus; für reine Frachtflüge zwischen den Vereinigten Staaten und jedem Punkt.

Abschnitt 2 Betriebliche Flexibilität

Jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei kann, auf jedem einzelnen oder allen Flügen und nach seinem Belieben:

1. Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen;
2. Verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren;
3. Punkte ausserhalb, Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus und Punkte innerhalb der Gebiete der Parteien auf den Strecken in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
4. Auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten;
5. An jedem beliebigen Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern;
6. Punkte ausserhalb jedes Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Luftfahrzeuges oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten und bekannt machen;

7. Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder ausserhalb des Gebietes der Parteien durchführen;
8. Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Partei durchführen; und
9. Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren;

hierbei gelten keine Richtungsbeschränkungen oder geografische Beschränkungen, und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Beförderung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist; vorausgesetzt, dass der Flug, mit der Ausnahme von reinen Frachtflügen, einen Punkt im Gebiet der Partei bedient, welche das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) des Luftfahrtunternehmens ausgestellt hat.

Abschnitt 3 Flugzeugwechsel

Jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei kann auf jedem einzelnen Abschnitt oder den Abschnitten auf den vorstehenden Strecken internationalen Luftverkehr ohne jede Beschränkung hinsichtlich des Wechsels, an jedem Punkt auf der Strecke, des Typs oder der Anzahl der benutzten Luftfahrzeuge ausführen. Voraussetzung ist jedoch, mit Ausnahme von reinen Frachtflügen, dass bei ausgehenden Flügen die Beförderung über einen solchen Punkt eine Fortsetzung der Beförderung vom Gebiet der Partei ist, welche das AOC des Luftfahrtunternehmens ausgestellt hat, und dass bei ankommenden Flügen, die Beförderung ins Gebiet der Partei, die das AOC des Luftfahrtunternehmens ausgestellt hat, die Fortsetzung der Beförderung von ausserhalb eines solchen Punktes ist.

Abschnitt 4 Konsumentenschutz bei Charter

Dieses Abkommen beschränkt nicht die Rechte einer Partei von den Luftfahrtunternehmen beider Parteien zu verlangen, dass sie die Vorschriften über den Schutz von Fluggast-Fonds sowie über die Rechte der Fluggäste bezüglich Annullierung ihrer Reservationen und der Rückerstattung einhalten.

*Anhang II***Staatliche US-Beförderungsaufträge**

Mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2008 sind die Luftfahrtunternehmen der Schweiz berechtigt, Fluggäste und Fracht auf Linien- und Charterflügen zu befördern, mit denen eine zivile staatliche US-Behörde, -Agentur oder -Stelle:

1. entweder selbst beauftragt wurde oder die sie aufgrund einer Vereinbarung ausführt, deren Vergütung von der Regierung oder aus Mitteln, die zur Verwendung durch die Regierung bereitgestellt wurden, bezahlt wird; oder
2. die sie im Auftrag eines anderen Landes oder einer internationalen oder anderen Organisation unentgeltlich übernimmt,
und bei denen die Beförderung:
 - a. zwischen einem beliebigen Punkt in den Vereinigten Staaten und einem beliebigen Punkt in der Schweiz – mit Ausnahme der Personenbeförderung zwischen Punkten, für die ein vertragsgebundener Städtepaar-Flugpreis gilt – oder
 - b. zwischen zwei beliebigen Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten erfolgt.

Dieser Anhang gilt nicht für Beförderungen, die vom Verteidigungsministerium oder der Leitung einer Militärabteilung (secretary of a military department) erhalten oder finanziert werden.

