

Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Republik Kroatien über den Luftlinienverkehr

Abgeschlossen am 21. Januar 2010

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 25. Mai 2010

(Stand am 25. Mai 2010)

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Republik Kroatien
(nachfolgend die «Vertragsparteien»),*

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, ihre gegenseitigen Beziehungen im Bereich der Zivilluftfahrt zu fördern und somit den Ausbau von Möglichkeiten für internationale Luftverkehrslinien zwischen ihnen zu erleichtern;

in Anerkennung, dass leistungs- und wettbewerbsfähige internationale Luftverkehrslinien den Handel, das Wohlergehen der Konsumenten und das wirtschaftliche Wachstum fördern;

in dem Wunsch, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern eine Vielzahl an Dienstleistungen anzubieten, und im Bestreben, die einzelnen Luftfahrtunternehmen zu ermutigen, innovative und wettbewerbsfähige Preise zu entwickeln und umzusetzen;

in der Kenntnis und in der Verpflichtung, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmass an Sicherheit und Schutz zu gewährleisten und dieses aufrechtzuerhalten, und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder 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;

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

haben folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

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

- a. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- b. «das Abkommen» dieses Abkommen, seine Anhänge und alle diesbezüglichen Änderungen;
- c. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall der Republik Kroatien, das Ministerium für Meer, Verkehr und Infrastruktur oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- d. «Bezeichnete Luftfahrtunternehmen» ein Luftfahrtunternehmen oder mehrere Luftfahrtunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 4 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Dienste bezeichnet hat;
- e. «Vereinbarte Linien» Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
- f. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftfahrtunternehmen» und «Landung zu nichtgewerblichen Zwecken» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
- g. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
- h. «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden und die Bedingungen, die für diese Preise anwendbar sind, einschliesslich Kommissionsgebühren und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

Art. 2 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Durchführung von internationalen Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhangs festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c. andere in diesem Abkommen festgelegte Rechte.

3. Aus diesem Artikel kann kein Recht für die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei abgeleitet werden, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Postsendungen an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

4. Wenn die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage sind, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Art. 3 Ausübung von Rechten

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen geniessen beim Bereitstellen der von diesem Abkommen erfassten vereinbarten Linien gleiche und angemessene Wettbewerbsmöglichkeiten.

2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht eines der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, internationalen Verkehr zwischen den jeweiligen Gebieten der Vertragsparteien oder zwischen dem Gebiet der einen Vertragspartei und Gebieten von Drittstaaten zu befördern.

3. Jede Vertragspartei gestattet, dass die bezeichneten Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihnen angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste aufgrund kommerzieller marktbezogener Überlegungen festlegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenzen, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit des Dienstes oder das oder die Muster der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus Umweltschutzgründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.

Art. 4 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht und solche Bezeichnungen zurückzuziehen oder zu ändern. Solche Bezeichnungen sind Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

2. Nach Erhalt einer solchen Bezeichnung und eines Antrages eines bezeichneten Luftfahrtunternehmens in der für Betriebsbewilligungen vorgeschriebenen Form und Weise, gewährt die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen die entsprechende Betriebsbewilligung mit minimalem verfahrensbedingten Verzug, vorausgesetzt, dass:

- a. das Luftfahrtunternehmen im Gebiet der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, niedergelassen ist und es über eine gültige Betriebsbewilligung in Übereinstimmung mit den anwendbaren Gesetzen verfügt; und
- b. das Luftfahrtunternehmen im direkten oder mehrheitsmässigen Eigentum einer Vertragspartei oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder von Staatsangehörigen der Vertragsparteien oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union steht und bleibt und es jederzeit von diesen Staaten und/oder solchen Staatsangehörigen wirksam kontrolliert wird; und
- c. die tatsächliche behördliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen von den Vertragsparteien oder von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, welche für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich sind und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung genau festgelegt ist;
- d. die Vertragspartei, welche das Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und Artikel 8 (Technische Sicherheit) handelt.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, die von den Gesetzen und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die von diesen Behörden üblicherweise für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.

4. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben.

Art. 5 Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen zu widerrufen oder auszusetzen oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:

- a. das Luftfahrtunternehmen nicht im Gebiet der Vertragspartei, welche das Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat, niedergelassen ist und es über keine gültige Betriebsbewilligung in Übereinstimmung mit den anwendbaren Gesetzen verfügt; oder
 - b. das Luftfahrtunternehmen nicht im direkten oder mehrheitsmässigen Eigentum der Vertragsparteien oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder von Staatsangehörigen der Vertragsparteien oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union steht und nicht bleibt und es nicht jederzeit von diesen Staaten und/oder solchen Staatsangehörigen wirksam kontrolliert wird; oder
 - c. die tatsächliche behördliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen nicht von den Vertragsparteien oder von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, welche für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich sind und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht genau festgelegt ist; oder
 - d. die besagten Luftfahrtunternehmen die Gesetze oder Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben; oder
 - e. die besagten Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.
2. Sofern nicht zur Vermeidung von weiteren Verstössen gegen Gesetze und Verordnungen der sofortige Widerruf, die Aussetzung oder Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Bedingungen erforderlich sind, werden diese Rechte erst nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt. Diese Konsultationen beginnen zum frühestmöglichen Zeitpunkt, jedoch nicht später als fünfzehn (15) Tage nach Erhalt des Gesuchs.

Art. 6 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die den Einflug, den Aufenthalt und den Wegflug von ihrem Gebiet der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf die bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, welche die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln wie namentlich die Formalitäten für die Einreise, Ausreise, Auswanderung und Einwanderung sowie Zoll- und Gesundheitsvorschriften sind auf Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen anwendbar, die von Luftfahrzeugen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei befördert werden, während sie sich im genannten Gebiet befinden.
3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen Luftfahrtunternehmen im Vergleich zu den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Art. 7 Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten gemäss internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, 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 gemäss internationalem Recht einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963² in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970³ in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁴ in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988⁵ in Montreal sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

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

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsstandards, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit solche Sicherheitsstandards für die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels aufgeführten Luftsicherheitsstandards aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Massnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden. Jede Vertragspartei überprüft des Weiteren wohlwollend jedes Gesuch der anderen Vertragspartei für vernünftige spezielle Sicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

² SR 0.748.710.1

³ SR 0.748.710.2

⁴ SR 0.748.710.3

⁵ SR 0.748.710.31

5. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, der Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Massnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.

6. Hat eine Vertragspartei berechnigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsstandards dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang dieses Ersuchens keine zufrieden stellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigungen der Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Massnahmen ergreifen.

Art. 8 Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei erkennt für die Durchführung des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, als gültig an, vorausgesetzt, dass die Bedingungen für solche Zeugnisse und Ausweise mindestens den aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entsprechen.

2. Jede Vertragspartei kann jedoch die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat erteilt oder für gültig erklärt worden sind, für Flüge über ihrem eigenen Gebiet verweigern.

3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen in Bezug auf Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb verlangen. Derartige Konsultationen finden innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuches statt.

4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in diesen Bereichen nicht tatsächlich Sicherheitsstandards einhält und anwendet, die wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche zu dieser Zeit nach dem Übereinkommen festgelegt sind, so notifiziert die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen und die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachtet werden, und die andere Vertragspartei ergreift entsprechende Abhilfemassnahmen. Unterlässt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder bei einer länger vereinbarten Zeitdauer innerhalb dieser geeignete Massnahmen zu ergreifen, stellt dies einen Grund dar, Artikel 5 dieses Abkommens anzuwenden.

5. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens erwähnten Verpflichtungen ist vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem Luftfahrtunternehmen oder von Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder im Rahmen eines Leasing-Vertrages in deren Namen für Luftverkehrslinien von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, von den ermächtigten Vertretern dieser anderen Vertragspartei an Bord und um das Luftfahrzeug herum bezüglich der Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Ausweise der Besatzung sowie dem sichtbaren Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung überprüft werden kann (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt), vorausgesetzt, dass die Überprüfung keine ungebührliche Verzögerung mit sich bringt.

6. Gibt eine solche Rampinspektion oder eine Serie von Rampinspektionen Anlass zu:

- a. ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entspricht; oder
- b. ernsthaften Bedenken, dass ein Mangel an wirksamer Aufrechterhaltung und am Vollzug der zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Sicherheitsanforderungen besteht;

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, zum Zwecke von Artikel 33 des Übereinkommens frei anzunehmen, dass die Anforderungen, nach welchen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder anerkannt worden sind oder die Anforderungen, nach welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den Mindestanforderungen entsprechen oder höher sind als diejenigen, welche in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen aufgestellt sind.

7. Für den Fall, dass der Zutritt im Rahmen einer Rampinspektion eines Luftfahrzeuges, das von einem Luftfahrtunternehmen oder von Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 5 vorstehend betrieben wird, vom Vertreter dieses Luftfahrtunternehmens oder dieser Luftfahrtunternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 6 dieses Artikels erwähnten Art vorhanden sind und sie kann die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

8. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die erste Vertragspartei aufgrund der Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, einer Zutrittsverweigerung zur Vornahme einer Rampinspektion, von Gesprächen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Luftfahrtunternehmens erforderlich sind.

9. Jede in Übereinstimmung mit den Absätzen 4 oder 8 dieses Artikels von einer Vertragspartei getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese Massnahme ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

Art. 9 Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei auf den internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierölen, ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Folgendes ist ebenfalls von den gleichen Abgaben und Gebühren, ausgenommen das Entgelt für erbrachte Dienstleistungen, befreit:

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b. die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer Vertragspartei für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c. die Treibstoffe und Schmieröle, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen werden;
- d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen für geschäftliche und betriebliche Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden, vorausgesetzt, dass solches Material und solche Ausrüstungen der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände ins Gebiet der anderen Vertragspartei abgeschlossen haben. Voraussetzung dafür ist,

dass diesen anderen Luftfahrtunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Art. 10 Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich im direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und die ihnen vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen, ausser wenn Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Grenzverletzungen, Luftpiraterie und Schmuggel von Betäubungsmitteln und Massnahmen für die Einwanderungskontrollen etwas anderes verlangen. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollabgaben und anderen ähnlichen Gebühren befreit.

Art. 11 Benutzungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benutzungsgebühren, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden erhoben werden oder zur Erhebung zugelassen werden, gerecht und vernünftig sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.

2. Gebühren für die Benutzung von Flughäfen, von Flugnavigationseinrichtungen und von Dienstleistungen, die eine Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, dürfen nicht höher sein als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

3. Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Organen in ihrem Gebiet und den bezeichneten Luftfahrtunternehmen, welche die Dienstleistungen und Einrichtungen in Anspruch nehmen und ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Organe und die bezeichneten Luftfahrtunternehmen, die erforderlichen Informationen auszutauschen, die eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels enthaltenen Grundsätzen ermöglichen. Jede Vertragspartei ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über die Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um diesen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äussern, bevor die Änderungen vorgenommen werden.

Art. 12 Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt. In Bezug auf die Zulassung und den Aufenthalt von versetztem Personal in das Gebiet dieser Vertragspartei gelten die Gesetze und Bestimmungen dieser Vertragspartei.

2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei unternehmen alles, um sicherzustellen, dass die Vertretungen der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen ihre Tätigkeiten ordnungsgemäss ausüben können.

3. Im Speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben der Luftfahrtunternehmen, mittels Agenten zu beteiligen. Die Luftfahrtunternehmen haben das Recht, derartige Beförderungsleistungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungsleistungen in der Währung des betreffenden Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten zu kaufen.

4. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können mit Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei oder mit Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates, soweit solche Luftfahrtunternehmen die entsprechende Betriebsbewilligung haben, Vereinbarungen über die Zusammenarbeit wie «blocked space», «code sharing» oder andere kommerzielle Abmachungen abschliessen.

Art. 13 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, Einnahmenüberschüsse, die in einem vernünftigen Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in ihr Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Art. 14 Tarife

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen angeboten werden, den Luftfahrtbehörden mitgeteilt oder unterbreitet werden.

2. Ohne die Anwendung des allgemeinen Wettbewerbs- und Konsumentenrechts im Gebiet jeder Vertragspartei zu beschränken, sind Eingriffe durch die Vertragsparteien beschränkt auf:

- a. die Verhinderung von unbilligen Diskriminierungstarifen oder -praktiken;
- b. den Schutz der Konsumenten vor unangemessen hohen oder restriktiven Tarifen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder Preisabsprachen unter den Luftfahrtunternehmen; und
- c. den Schutz der Luftfahrtunternehmen vor Tarifen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.

3. Keine Vertragspartei trifft einseitig Vorkehrungen, um die Einführung oder Beibehaltung eines Tarifs zu verhindern, der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben oder zur Belastung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht in Überein-

stimmung mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen steht, kann sie Konsultationen verlangen und der anderen Vertragspartei innerhalb von vierzehn (14) Tagen seit Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Verhandlungen finden spätestens vierzehn (14) Tage nach Erhalt des Begehrens statt. Kommt keine Einigung zustande, wird der Tarif angewandt oder bleibt in Kraft.

Art. 15 Unterbreitung der Flugpläne

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei vorgesehenen Flugpläne ihren Luftfahrtbehörden spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien mitgeteilt werden. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.

2. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen wollen, ist vorgängig die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Ein solches Begehren ist in der Regel mindestens zwei (2) Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

Art. 16 Statistische Angaben

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den auf den vereinbarten Linien beförderten Verkehr.

Art. 17 Konsultationen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die Umsetzung, Auslegung, Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Konsultationen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, beginnen zum frühestmöglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch sechzig (60) Tage nach Erhalt des schriftlichen Begehrens von der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Vertragsparteien haben etwas anderes vereinbart. Jede Vertragspartei bereitet sich auf die Verhandlungen vor und legt während diesen Verhandlungen sachdienliche Beweismittel zur Unterstützung ihrer Haltung vor, um in voller Kenntnis der Lage zweckmässige und wirtschaftlich nachvollziehbare Entscheidungen zu erleichtern.

Art. 18 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten oder Streitigkeiten, die aufgrund der Auslegung, Umsetzung oder Anwendung dieses Abkommens entstehen, bemühen sich die Vertragsparteien in erster Linie, diese mittels Verhandlungen zu bereinigen.

2. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, durch Verhandlungen eine Verständigung zu erzielen, können sie vereinbaren, die Streitigkeit zur Begutachtung einer Person oder einer Institution zu unterbreiten.

3. Kann im Rahmen von Verhandlungen keine Verständigung erzielt werden, kann jede Vertragspartei die Streitigkeit einem Schiedsgericht von drei Schiedsrichtern unterbreiten.
4. Die Vertragspartei, welche das Schiedsverfahren einleitet, ernennt ihren Schiedsrichter und teilt dies der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Weg mit. Die andere Vertragspartei ernennt ihren Schiedsrichter innerhalb von sechzig (60) Tagen und die beiden so ernannten Schiedsrichter wählen einen dritten Schiedsrichter, welcher als Vorsitzender des Schiedsgerichtes handelt und welcher nicht Staatsangehöriger einer der Vertragsparteien sein darf.
5. Wenn die Vertragspartei es unterlässt, innerhalb des Zeitraumes einen Schiedsrichter zu ernennen, oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der vorgesehenen Zeit ernannt wird, kann die Vertragspartei, welche das Schiedsverfahren eingeleitet hat, den Vorsitzenden der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation ersuchen, dass dieser den Schiedsrichter oder die Schiedsrichter, je nachdem, ernannt.
6. Die schiedsgerichtliche Verfahrensordnung wird vom Schiedsgericht festgelegt.
7. Die Ausgaben des Gerichts werden gleichmässig zwischen den Vertragsparteien aufgeteilt.
8. Die Vertragsparteien werden sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen.
9. Falls und solange sich eine Vertragspartei oder ihre bezeichneten Luftfahrtunternehmen nicht an die Entscheide des Gerichts halten, kann die andere Vertragspartei die Rechte oder Begünstigungen, welche sie aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, zurückhalten oder zurückziehen.

Art. 19 Ergänzungen und Änderungen

1. Die Bestimmungen dieses Abkommens können von den Vertragsparteien im gegenseitigen schriftlichen Einverständnis auf diplomatischem Weg geändert werden. Die Änderungen treten in Übereinstimmung mit Artikel 22 dieses Abkommens in Kraft.
2. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Zeitpunkt ihrer Vereinbarung 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. 20 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens mitteilen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.

2. Die Kündigung wird auf das Ende der von der IATA (International Air Transport Association) vorgeschlagenen Flugplanperiode wirksam, nachdem eine Frist von zwölf (12) Monaten seit Empfang der Anzeige abgelaufen ist, sofern sie nicht in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird.

3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Art. 21 Registrierung bei der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Art. 22 Inkrafttreten

1. Dieses Abkommen tritt am Tag des Empfangs der zuletzt erfolgten schriftlichen Mitteilung in Kraft, mit welcher sich die Vertragsparteien gegenseitig auf diplomatischem Weg mitgeteilt haben, dass ihre internen rechtlichen Vorschriften für sein Inkrafttreten erfüllt worden sind.

2. Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommen wird das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Kroatien über den Luftlinienverkehr vom 27. Juli 1993⁶ aufgehoben.

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierungen entsprechend bevollmächtigten Unterzeichnenden dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Bern am 21. Januar 2010 in zwei Originalen, in deutscher, kroatischer und englischer Sprache, wobei alle Texte gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:

Micheline Calmy-Rey

Für die
Regierung der Republik Kroatien:

Gordan Jandroković

⁶ [AS 2001 38]

Linienpläne

I. Strecken, auf denen die von der Republik Kroatien bezeichneten Luftfahrtunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Von Punkten in Kroatien über Zwischenlandepunkte in Europa zu allen Punkten in der Schweiz und zu allen Punkten darüber hinaus in Europa.

II. Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Luftfahrtunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Von Punkten in der Schweiz über Zwischenlandepunkte in Europa zu allen Punkten in der Republik Kroatien und zu allen Punkten darüber hinaus in Europa.

Anmerkungen:

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen 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. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken in jeder Verbindung und beliebiger Reihenfolge bedienen;
4. Landungen an irgendeinem Punkt oder Punkten auslassen;
5. An jedem Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf jedes seiner anderen Luftfahrzeuge übertragen; und
6. Punkte ausserhalb jedes Punktes in ihrem Gebiet mit oder ohne Flugzeugwechsel oder Wechsel der Flugnummer bedienen und solche Dienste der Öffentlichkeit als Direktflüge anbieten und bekannt machen;

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

