

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

Abgeschlossen am 21. Oktober 2024
Vorläufig angewendet ab 21. Oktober 2024
(Stand am 21. Oktober 2024)

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Dominikanischen Republik
(nachstehend «die Vertragsparteien»);*

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

in dem Wunsch, den Ausbau von Möglichkeiten für internationale Fluglinien zu erleichtern;

in Anerkennung der Tatsache, dass leistungs- und wettbewerbsfähige internationale Fluglinien den Handel, den Wohlstand der Konsumentinnen und Konsumenten und das wirtschaftliche Wachstum fördern;

in dem Wunsch, es den Fluglinienunternehmen zu ermöglichen, Reisenden sowie Versenderinnen und Versendern wettbewerbsfähige Preise und Dienstleistungen in offenen Märkten anzubieten;

in dem Wunsch, auf internationalen Fluglinien ein Höchstmass an Sicherheit zu gewährleisten, 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 Betrieb von Fluglinien beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben;

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt¹;

haben Folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges, 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 angenommenen Anhänge und aller nach den Artikeln 90 und 94 angenommenen Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- b. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall der Dominikanischen Republik das Amt für Zivilluftfahrt oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. «bezeichnete Fluglinienunternehmen» ein oder mehrere Fluglinienunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien bezeichnet hat;
- d. «vereinbarte Linien» Fluglinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
- e. «Fluglinie», «internationale Fluglinie», «Fluglinienunternehmen» und «nicht-gewerbliche Landung» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
- f. «Hoheit»: Die Vertragsparteien anerkennen die uneingeschränkte und exklusive Hoheit jedes Staates über den Luftraum über seinem Gebiet;
- g. «Tarif» die Preise für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht sowie die für diese Preise anwendbaren Bedingungen, einschliesslich Kommissionsgebühren und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen;
- h. «Gebiet»: Als Gebiet eines Staates gelten die Landgebiete und die daran angrenzenden Hoheitsgewässer, die der Hoheit, Oberhoheit, Protektion oder dem Mandat dieses Staates unterstehen.

2. Der Anhang ist fester Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Art. 2 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb von internationalen Fluglinien auf den in den Linienplänen des Anhanges 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 Fluglinienunternehmen beim Betrieb internationaler Fluglinien:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtgewerbliche Landungen durchzuführen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen;
- d. das Recht, auf dem Gebiet von Drittstaaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen und die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegt sind.

3. Aus diesem Abkommen kann kein Recht für die bezeichneten Fluglinienunternehmen 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 Fluglinienunternehmen 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 ermöglichen sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zu gewähren, die zur Erleichterung eines funktionsfähigen Betriebes notwendig sind.

Art. 3 Ausübung von Rechten

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

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

3. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die bezeichneten Fluglinienunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihnen angebotenen internationalen Fluglinien aufgrund kommerzieller, marktbezogener Überlegungen festlegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit der Linie oder den Luftfahrzeugtyp oder die Luftfahrzeugtypen, der oder die von bezeichneten Flugli-

nienunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus die Umwelt betreffenden Gründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei betreffend den Ein- oder Ausflug der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge in ihr Gebiet oder aus ihrem Gebiet oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes der ersten Vertragspartei zu befolgen.
2. Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet sowie beim Aufenthalt im Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und Verordnungen für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschliesslich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Vorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen – oder den in ihrem Namen handelnden Personen – sowie der Fracht der bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.
3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen Fluglinienunternehmen gegenüber den bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Art. 5 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht. Solche Bezeichnungen erfolgen durch schriftliche Notifikation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.
2. Nach Erhalt der Notifikation einer solchen Bezeichnung erteilen die Luftfahrtbehörden unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels den bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.
3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den Fluglinienunternehmen, die von der anderen Vertragspartei bezeichnet wurden, den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, den vorgeschriebenen Bedingungen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb von internationalen Fluglinien von diesen Behörden üblicherweise in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.
4. Bei Erhalt der Notifikation einer solchen Bezeichnung und der im Einklang mit den Form- und Verfahrensvorschriften für Betriebsbewilligungen eingereichten Gesuche des bezeichneten Fluglinienunternehmens erteilt die andere Vertragspartei

ohne Verzug die notwendigen Bewilligungen und Genehmigungen unter Vorbehalt, dass:

- a. im Falle eines Fluglinienunternehmens, welches von der Schweiz bezeichnet wurde:
 - (i) das Fluglinienunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz in der Schweiz hat, und
 - (ii) das Fluglinienunternehmen ein gültiges, von der Schweiz ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzt;
- b. im Falle eines Fluglinienunternehmens, welches von der Dominikanischen Republik bezeichnet wurde:
 - (i) das Fluglinienunternehmen gemäss den Gesetzen der Dominikanischen Republik gegründet wurde und zugelassen ist und einen Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Dominikanischen Republik hat, und
 - (ii) das Fluglinienunternehmen ein gültiges, von der Dominikanischen Republik ausgestelltes AOC besitzt;
- c. das bezeichnete Fluglinienunternehmen die Bestimmungen von Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) einhält.

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

Art. 6 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 bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:

- a. im Falle eines Fluglinienunternehmens, welches von der Schweiz bezeichnet wurde:
 - (i) sie nicht den Beweis besitzt, dass die besagten Fluglinienunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, und sie über ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes AOC verfügen, oder
 - (ii) die besagten Fluglinienunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben, oder
 - (iii) die besagten Fluglinienunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben;
- b. im Falle eines Fluglinienunternehmens, welches von der Dominikanischen Republik bezeichnet wurde:
 - (i) sie nicht den Beweis besitzt, dass die besagten Fluglinienunternehmen gemäss den Gesetzen der Dominikanischen Republik gegründet wurden und zugelassen sind und einen Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Domi-

- nikanischen Republik haben und ein gültiges, von der besagten Vertragspartei ausgestelltes AOC besitzen, oder
- (ii) die besagten Fluglinienunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben, oder
 - (iii) die besagten Fluglinienunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben;
- c. die besagten Fluglinienunternehmen nicht in der Lage sind, den Bedingungen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Verordnungen vorgeschrieben sind, welche von der Vertragspartei, die das Gesuch oder die Gesuche prüft, üblicherweise für den Betrieb von internationalen Fluglinien angewandt werden; oder
- d. die besagten Fluglinienunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben, insbesondere den in den Artikeln 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) aufgeführten Normen.

2. Die in diesem Artikel aufgeführten Rechte werden erst nach Konsultation der anderen Vertragspartei ausgeübt, sofern nicht Sofortmassnahmen notwendig sind, um weitere Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu vermeiden.

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 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 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 Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971⁴ in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, des am 24. Februar 1988⁵ in Montreal unterzeichneten Zusatzprotokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, des am 1. März 1991⁶ in Montreal unterzeichneten Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

² SR 0.748.710.1

³ SR 0.748.710.2

⁴ SR 0.748.710.3

⁵ SR 0.748.710.31

⁶ SR 0.748.710.4

2. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen sowie 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 Luftsicherheitsbestimmungen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Halter von Luftfahrzeugen und Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.
4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Halter von Luftfahrzeugen zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels aufgeführten Luftsicherheitsbestimmungen aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in das, die Ausreise aus dem 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 Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden. Jede Vertragspartei sagt ausserdem eine wohlwollende Prüfung jedes Begehrens der anderen Vertragspartei zu, angemessene besondere Sicherheitsmassnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.
5. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen oder von anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander in der erleichterten Kommunikation und durch andere geeignete Massnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.
6. Hat eine Vertragspartei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Erhalt dieses Begehrens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigungen der Fluglinienunternehmen 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 hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der in diesem Abkommen vereinbarten Linien

als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt werden können.

2. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Befähigungszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewandten Sicherheitsnormen bezüglich Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Begehrens stattfinden.

4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in diesen Bereichen Sicherheitsstandards und Erfordernisse, die wenigstens den aufgrund des Übereinkommens geltenden Mindestnormen entsprechen, nicht wirksam einhält und anwendet, 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. 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 6 dieses Abkommens anzuwenden.

5. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, welches von den bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei oder im Rahmen eines Leasing-Vertrages in deren Namen auf Linien von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, während des Aufenthalts auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei von den offiziellen Vertreterinnen und Vertretern dieser anderen Vertragspartei an Bord und aussen am Luftfahrzeug bezüglich der Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Ausweise der Besatzung sowie des augenscheinlichen Zustands des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung überprüft werden kann (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt), vorausgesetzt, dass die Überprüfung keine unangemessene 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 aufgrund des Übereinkommens geltenden Mindestnormen entspricht; oder
- b. ernsthaften Bedenken, dass die wirksame Einhaltung und Anwendung der aufgrund des Übereinkommens geltenden Sicherheitsanforderungen mangelhaft ist;

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, zum Zwecke von Artikel 33 des Übereinkommens frei, anzunehmen, dass die Anforderungen, nach denen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder als gültig anerkannt wurden, oder die Anforderungen,

nach denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, die geltenden Mindestnormen des Übereinkommens weder erfüllen noch übertreffen.

7. Für den Fall, dass zum Zwecke einer Rampinspektion nach Absatz 5 der Zutritt zu einem Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei betrieben wird, von der Vertreterin bzw. vom Vertreter dieser Fluglinienunternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 6 erwähnten Art gegeben sind, und sie kann die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

8. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung der bezeichneten Fluglinienunternehmen 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 Konsultationen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Fluglinienunternehmens erforderlich sind.

9. Jede in Übereinstimmung mit Absatz 4 oder 8 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. Bei Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei sind Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierölen, ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Ausserdem werden, mit Ausnahme der Gebühren, die auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, von den gleichen Abgaben und Gebühren befreit:

- a. Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Limitierungen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b. Ersatzteile (einschliesslich Triebwerke) und ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, zum Unterhalt oder zur Reparatur eines auf internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeuges der bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei eingeführt werden;
- c. Treibstoffe, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem auf internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeug der bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese

Güter auf einem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei gebraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden;

- d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei verwendet werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Fluglinienunternehmen 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 Fluglinienunternehmen 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 Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Fluglinienunternehmen Vereinbarungen abgeschlossen haben über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Waren in das Gebiet der anderen Vertragspartei, vorausgesetzt, dass diesen anderen Fluglinienunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

5. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Vermögen, so gehen die Bestimmungen dieses besonderen Abkommens vor.

Art. 10 Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich auf direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und die die für diesen Zweck vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen, vorausgesetzt, dass nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Grenzverletzungen, Luftpiraterie und Schmuggel von Betäubungsmitteln sowie Massnahmen zur Einwanderungskontrolle 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 den bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden auferlegt werden oder zur Belastung zugelassen werden, gerecht und angemessen sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.

2. Die Gebühren für die Benutzung von Flughäfen, von Flugnavigationseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei den bezeichneten Fluglinienunter-

nehmen 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 unterstützt Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den bezeichneten Fluglinienunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen, und sie unterstützt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die bezeichneten Fluglinienunternehmen im Austausch der erforderlichen Informationen, die eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den Grundsätzen nach den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels ermöglichen. Jede Vertragspartei unterstützt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die Benutzerinnen und 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.

Art. 12 Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Fluglinienunternehmen 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.

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

3. Im Speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in ihrem Gebiet direkt und, nach Ermessen der Fluglinienunternehmen, mittels Beauftragter zu beteiligen. Die bezeichneten Fluglinienunternehmen sind berechtigt, solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, solche Beförderungen in einer dieser Währungen zu erwerben.

4. Die bezeichneten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei können mit Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei oder mit Fluglinienunternehmen eines Drittstaates Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit bei der Vermarktung, wie Blocked-Space-, Code-Sharing- oder andere kommerzielle Vereinbarungen, treffen, sofern diese Fluglinienunternehmen die entsprechenden Betriebsbewilligungen besitzen.

Art. 13 Leasing

1. Jede der Vertragsparteien kann den Einsatz von geleasten Luftfahrzeugen, welche den Bestimmungen der Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) nicht entsprechen, für den Betrieb von Linien gemäss diesem Abkommen verhindern.

2. Unter Vorbehalt von Absatz 1 können die bezeichneten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeug und Besatzung) nutzen, die von einem beliebigen Unternehmen, einschliesslich von anderen Fluglinienunternehmen, geleast wurden, vorausgesetzt, dass dies nicht dazu führt, dass das Fluglinienunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

Art. 14 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Die bezeichneten Fluglinienunternehmen haben das Recht, Einnahmen, die die im Land getätigten Ausgaben übersteigen und die in einem angemessenen 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. 15 Intermodale Beförderung

1. Jedes bezeichnete Fluglinienunternehmen kann verkehrsträgerübergreifende («intermodale») Beförderung benutzen, falls dies von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien bewilligt wird.

2. Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Fluglinienunternehmen und indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten beider Vertragsparteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Land- oder Seeverkehrsmittel zur Beförderung von Fracht nach oder von jedem Punkt in den Gebieten der Vertragsparteien oder in Drittstaaten benutzen, einschliesslich der Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschliesslich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Gesetze und Verordnungen zu befördern. Diese Fracht, ob auf dem Land-, See- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Fluglinienunternehmen 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 Fluglinienunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten.

3. Diese verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können gemäss der internen Gesetzgebung jedes Staates zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gemeinsam gilt, angeboten werden.

Art. 16 Tarife

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Fluglinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen betrieben werden, ihren 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 Konsumentinnen und Konsumenten vor unangemessen hohen oder unangemessen restriktiven Tarifen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder infolge von Preisabsprachen unter den Fluglinienunternehmen; und
- c. den Schutz der Fluglinienunternehmen 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 Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Fluglinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben oder zur Belastung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht in Übereinstimmung mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen steht, kann sie Konsultationen verlangen und der anderen Vertragspartei innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Konsultationen finden spätestens vierzehn (14) Tage nach Erhalt des Begehrens statt. Kommt keine Einigung zustande, wird der Tarif angewandt oder bleibt in Kraft.

Art. 17 Unterbreitung der Flugpläne

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

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

Art. 18 Statistische Angaben

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

Art. 19 Bodenabfertigung

1. Jede Vertragspartei erlaubt es den bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragsparteien nach dem Grundsatz des Gegenrechts und wo dies möglich ist, beim Betrieb in ihrem Gebiet die Bodenabfertigung selbst durchzuführen (Self-Handling) sowie nach Wahl die Gesamtheit dieser Dienstleistungen oder einen Teil davon

von einem oder mehreren ordnungsgemäss zugelassenen Anbietern erbringen zu lassen. Falls die Gesetze, Verordnungen oder vertraglichen Bestimmungen einer Vertragspartei das Self-Handling einschränken oder ausschliessen, so gewährt die betreffende Vertragspartei dem bezeichneten Fluglinienunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten durch einen oder mehrere ordnungsgemäss zugelassene Anbieter.

2. Die Ausübung der in Absatz 1 genannten Rechte unterliegt lediglich physischen oder betrieblichen Einschränkungen, die sich vorwiegend aus Gründen der Luft- und Flugsicherheit am Flughafen ergeben.

Art. 20 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 der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Vertragsparteien haben etwas anderes vereinbart. Jede Vertragspartei bereitet sich auf die Konsultationen vor und legt während diesen Konsultationen sachdienliche Beweismittel zur Unterstützung ihrer Haltung vor, um in voller Kenntnis der Lage zweckmässige und wirtschaftliche Entscheidungen zu ermöglichen.

Art. 21 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen, die nicht durch direkte Verhandlungen oder auf diplomatischem Weg gelöst werden kann, wird auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. In einem solchen Fall bezeichnet jede Vertragspartei eine Schiedsrichterin bzw. einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichterinnen oder Schiedsrichter bezeichnen eine Vorsitzende bzw. einen Vorsitzenden, die bzw. der einem Drittstaat angehört. Wenn nach Ablauf von zwei (2) Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihre Schiedsrichterin bzw. ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei ihre Schiedsrichterin bzw. ihren Schiedsrichter nicht bezeichnet hat, oder wenn sich im Laufe des Monats, welcher der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichterinnen oder Schiedsrichter über die Wahl der oder des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei die Präsidentin bzw. den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt seine Verfahrensvorschriften selbst und entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.

4. Die Vertragsparteien unterziehen sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid.

Art. 22 Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so tritt diese Änderung in Kraft, sobald die Vertragsparteien die Erfüllung der gesetzlichen Verfahren einander notifiziert haben.
2. Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien direkt vereinbart werden. Sie werden vom Zeitpunkt ihrer Vereinbarung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch diplomatischen Notenaustausch bestätigt worden sind.
3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen so geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Art. 23 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Weg schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Die Notifikation ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zukommen zu lassen.
2. Die Kündigung tritt am Ende der Flugplanperiode in Kraft, während welcher die Frist von zwölf (12) Monaten nach Empfang der Notifikation abgelaufen ist, es sei denn, die Notifikation wird im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien vor dem Ende dieser Frist wieder zurückgezogen.
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. 24 Registrierung

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

Art. 25 Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt seiner Unterzeichnung an vorläufig angewandt.

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien durch diplomatischen Notenaustausch die Erfüllung ihrer rechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben. Als Datum des Inkrafttretens gilt das Datum der letzten Notifikation.

Mit diesem Abkommen wird das Abkommen vom 7. Dezember 2000⁷ zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Dominikanischen Republik aufgehoben.

⁷ [AS 2006 657]

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Kuala Lumpur am 21. Oktober 2024 in englischer, spanischer und französischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Marcel Kägi

Für die
Regierung der Dominikanischen Republik:
Héctor Porcella Dumas

Linienpläne**I**

Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Fluglinienunternehmen Fluglinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Dominikanischen Republik	Punkte darüber hinaus
Schweiz	Jeder Punkt	Jeder Punkt	Jeder Punkt

II

Strecken, auf denen die von der Dominikanischen Republik bezeichneten Fluglinienunternehmen Fluglinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Dominikanische Republik	Jeder Punkt	Jeder Punkt	Jeder Punkt

Anmerkungen

Die bezeichneten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei getrennt oder in Kombination auf demselben Flug («co-terminalisation») zu bedienen, vorausgesetzt, dass keine Verkehrsrechte ausser für eigenen Stop-over-Verkehr ausgeübt werden.

Jedes bezeichnete Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei kann nach seinem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen:

1. Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen;
2. verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren;
3. Punkte ausserhalb, Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
4. auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder an bestimmten Punkten verzichten;
5. an jedem beliebigen Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern; und

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;

hierbei gelten keine Richtungsbeschränkungen oder geografische Beschränkungen und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten nach diesem Abkommen zulässig ist, vorausgesetzt, dass die Linie einen Punkt im Gebiet der Vertragspartei bedient, welche die Fluglinienunternehmen bezeichnet hat.

Es können zu keinem Zeitpunkt Verkehrsrechte in sechster Freiheit ausgeübt werden.