

DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS AND TRADE
CANBERRA

**Agreement between
the Government of Australia and
the Swiss Federal Council
relating to Air Services**

(Canberra, 28 November 2008)

Not yet in force
[2008] ATNIF 22

The Government of Australia and the Swiss Federal Council (hereinafter, "the Contracting Parties");

Being Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive services;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) "Aeronautical authorities" means, in the case of Switzerland, the Federal Office for Civil Aviation and, in the case of Australia, the Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government or in both cases any person or body, authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
- (b) "Agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination;
- (c) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- (d) "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) "Airline" means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) "Cargo" includes cargo and mail;
- (g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties; and
 - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties;
- (h) "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement;

- (i) “International air transportation” means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (j) “Specified route” means a route specified in the Annex to this Agreement;
- (k) “Tariffs” means any price, fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, including transportation on an intra- or interline basis, charged by designated airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such price, fare, rate or charge;
- (l) “Stop for non-traffic purposes” has the meaning assigned to it in Article 96 of the Convention;
- (m) “Territory” means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of a State whose government is a Contracting Party to this Agreement;
- (n) “User charges” means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2 Designation, Authorisation and Revocation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party in writing.
2. On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions relating to the operation and navigation of the aircraft, the other Contracting Party shall grant appropriate authorisations without delay, provided that:
 - (a) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating the airline, and the

operating airline holds a valid Air Operator's Certificate issued by the said Contracting Party;

- (b) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications, in conformity with the provisions of the Convention;
 - (c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.
3. When an airline has been so designated and authorised it may commence international air transportation, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.
 4. Either Contracting Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party, at any time, if the conditions specified in paragraph 2 of this Article are not met, or if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
 5. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 2 (b) or 2 (c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.
 6. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 5 (Safety) or Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

Article 3 Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airlines of the other Contracting Party:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
 - (c) the right to embark and disembark in the territory of one Contracting Party at the points specified in the Annex of this Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party; and
 - (d) the right to embark and disembark in the territory of third countries at points specified in the Annex passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points on that specified route in the territory of the other Contracting Party.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the rights to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
3. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

Article 4 Application of Laws and Regulations

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of

aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's designated airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo or aircraft of the other Contracting Party's designated airlines.
3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine, postal and similar regulations.

Article 5 Safety

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purposes of operating the international air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by the other Contracting Party that are still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under Article 3 (Grant of Rights), of this Agreement certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.
2. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party including, but not limited to, the safety standards relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and their operation. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

3. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, or in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of paragraph 4 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement.
4. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of any examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of the safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article is denied by the representative of that designated airline or airlines the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 5 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
7. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of a designated airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access to a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
8. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 3 or 7 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 6 Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and set out in Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
5. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraphs 3 and 4 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat thereof as rapidly as possible commensurate with minimum risk of life.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request

immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 4 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph 4 of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

8. With regard to aviation security, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 7 Leasing

1. The designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in an operating airline exercising traffic rights it does not have, and providing the leased aircraft and crew comply with Articles 5 (Safety) and 6 (Aviation Security).
2. It is not a pre-requisite of either Party that the company or airline (the lessor) leasing out the aircraft has the right to carry traffic into or out of the territory of either Party.

Article 8 User Charges

1. Charges applied in the territory of either Contracting Party to the operations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party for the use of airports open to public use and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party shall be just and reasonable and collected in accordance with uniform conditions applicable without discrimination as to the nationality of the aircraft concerned.

2. Each Contracting Party shall encourage charging authorities or bodies in its territory to consult with, and provide reasonable notice of any proposed changes in user charges to, the designated airlines using the services and facilities. The Contracting Parties shall also encourage the charging authorities and designated airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate assessment of the reasonableness of the charges.
3. Reasonable charges reflect the full cost to the charging authority of providing the relevant services and facilities including a reasonable return on assets after depreciation.

Article 9 Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require a designated airline of the other Contracting Party to provide statements of statistics related to the traffic carried on the agreed services by that designated airline.
2. The aeronautical authorities of each Contracting Party may determine the nature of the statistics required to be provided by airlines under the above paragraph, and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

Article 10 Exemption from Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be exempt from: all import restrictions; customs duties; excise taxes; and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts and normal aircraft equipment for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt.
2. The following items shall be exempt from all import restrictions; customs duties; excise taxes; and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or

supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party. These exemptions shall apply even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board:

- (a) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
- (b) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies;
- (c) spare parts including engines;

provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that Party. Aircraft stores intended for use on the designated airlines' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Contracting Party.
5. Advertising materials having no commercial value used by the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all import restrictions, customs

duties, excise taxes and similar fees and charges imposed by national authorities.

6. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.
7. Passengers, hold baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 11 Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine its own tariffs for the transport of traffic.
2. Unless required by national laws and regulations, tariffs charged by designated airlines shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Contracting Party.
3. Tariffs charged by designated airlines shall be subject to the competition and consumer laws of both Contracting Parties.

Article 12 Capacity

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services covered by this Agreement.
2. The capacity which may be operated by the designated airlines of each Contracting Party, on air services performed for the carriage of international traffic to and from the territory of the other Contracting Party,

in accordance with paragraph 1 (c) and (d) of Article 3 of this Agreement, shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 13 Commercial Opportunities

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement, including, but not limited to, restrictions upon the sale of air transportation, the payment for goods, services or transactions, or the repatriation of excess currencies by designated airlines.
2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.
3. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, stay, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial and other highly skilled specialist staff required for the provision of air transportation.
4. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices, representations and/or branches in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision, promotion and sale of air services in accordance with the applicable national laws and regulations of the other Contracting Party. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

5. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.
6. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency, or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.
7. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to perform, in accordance with the internal laws and regulations of the other Contracting Party, its own ground handling or contract with a competing agent of its choice, including any other airlines which perform ground handling, for such services in whole or in part. These rights shall be subject to restrictions resulting from considerations of airport safety or security. Where such considerations preclude a designated airline from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground handling services, these services shall be made available to that designated airline on a non-discriminatory basis with all other airlines.

Article 14 Time-table submission

Each Contracting Party may require notification to its aeronautical authorities of the envisaged time-tables by the designated airlines of the other Contracting Party in conformity with its national laws and regulations.

Article 15 Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Except as otherwise provided in Articles 5 (Safety), and 6 (Aviation Security), such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

Article 16 Amendment of Agreement

1. Subject to paragraph 3, this Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.
2. Any such amendment or revision shall enter into force on the date on which the Contracting Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been fulfilled.
3. Modifications to the Annex of this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
4. If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that convention.

Article 17 Settlement of Disputes

1. Any disputes relating to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence or the use of diplomatic

channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure.
4. The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
5. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
6. Any arbitration decision reached pursuant to this Article is binding on both Contracting Parties.
7. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
8. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision under paragraph 6 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of

this Agreement to the Contracting Party in default, informing the other Contracting Party of its decision.

Article 18 Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of notice by the Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.
2. In default of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

Article 19 Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20 Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of this Agreement have been satisfied.
2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of Australia relating to Air Services, done at Canberra on 17 October 1990.

IN WITNESS THEREOF, the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Agreement.

DONE at Canberra, this 28th day of November 2008, in duplicate in the English and German languages, both texts being equally authentic. In case of any divergence the English text shall prevail.

For the Government of Australia

For the Swiss Federal Council

Michael John Taylor
Secretary of the Department of
Infrastructure, Transport, Regional
Development and Local Government

Daniel Woker
Ambassador

ANNEX**ROUTE SCHEDULES****Part I**

Routes to be operated in either or both directions by the designated airline(s) of Switzerland:

Points in Switzerland	Intermediate Points	Points in Australia	Points Beyond
Any	Any	Any	Any

Part II

Routes to be operated in either or both directions by the designated airline(s) of Australia:

Points in Australia	Intermediate Points	Points in Switzerland	Points Beyond
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. Points on the specified routes may, at the option of the designated airlines concerned, be omitted on any or all flights provided that the service either begins or terminates at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. The designated airlines may at their option, on any or all flights:
 - (a) combine different flight numbers within the one aircraft operation; and
 - (b) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any points on the routes.

3. On any segment or segments of the specified routes, any designated airline may perform agreed services, including with other airlines under code share and other cooperative marketing arrangements, without any limitation as to change, at any point on the route, in type of aircraft operated.
4. Intermediate and beyond points not listed in the above routes may be served at the option of the designated airlines provided that no traffic is uplifted or discharged between such points and points in the territory of the other Contracting Party.
5. The traffic rights to be exercised shall be as decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties from time to time.

A B K O M M E N

ZWISCHEN

DER REGIERUNG VON AUSTRALIEN

UND

DEM SCHWEIZERISCHEN BUNDESRAT

ÜBER

DEN LUFTVERKEHR

Die Regierung von Australien und der Schweizerische Bundesrat (nachfolgend die "Vertragsparteien");

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

vom Wunsche geleitet, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des Wettbewerbs unter Luftverkehrsunternehmen im Markt zu fördern und die Luftverkehrsunternehmen zu ermutigen, innovative und konkurrenzfähige Dienste zu entwickeln und durchzuführen;

vom Wunsche geleitet, ein Höchstmass an technischer Sicherheit und Schutz im internationalen Luftverkehr sicherzustellen und in Bekräftigung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, welche die Sicherheit von Personen oder Eigentum gefährden, sich nachteilig auf den Betrieb des Luftverkehrs auswirken und das öffentliche Vertrauen in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben;

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1 Begriffe

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

- a. "Luftfahrtbehörden" im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall von Australien, das Departement für Infrastruktur, Transporte, Regionale Entwicklung und Kommunalregierung, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- b. "Vereinbarte Linien" Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
- c. „Abkommen“ dieses Abkommen, seine Anhänge und alle Änderungen dazu;
- d. „Luftverkehr“ die öffentliche Beförderung mit Luftfahrzeugen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination, gegen Entschädigung oder in Miete;
- e. „Luftverkehrsunternehmen“ jedes Luftverkehrsunternehmen, das Luftverkehr vermarktet oder betreibt;
- f. „Fracht“ erfasst die Fracht und Postsendungen;
- g. "Übereinkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich
 - (i) jedes nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommenen Anhangs oder jeder Änderung, soweit ein solcher Anhang oder eine solche Änderung zu jedem gegebenen Zeitpunkt für beide Vertragsparteien in Kraft ist; und
 - (ii) jeder Änderung, welche nach Artikel 94(a) des Übereinkommens in Kraft ist und von beiden Vertragsparteien ratifiziert wurde;

- h. "Bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen" ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen, die in Übereinstimmung mit Artikel 2 dieses Abkommens (Bezeichnung, Bewilligung und Widerruf) bezeichnet und zugelassen sind;
- i. "Internationale Luftverkehrslinie" Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat führt;
- j. „Festgelegte Strecke“ die Strecke, die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegt ist;
- k. "Tarife" die Preise, das Entgelt, die Raten oder Gebühren für die Beförderung von Fluggästen (und ihrem Gepäck) und/oder Fracht (unter Ausschluss von Postsendungen) im internationalen Luftverkehr, einschliesslich Beförderungen auf der Grundlage von intra- oder interline-Abmachungen, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einschliesslich ihrer Vermittler in Rechnung gestellt werden, und die Bedingungen, welche die Verfügbarkeit solcher Preise, Entgelte, Raten oder Gebühren regeln;
- l. „Landung für nicht gewerbsmässige Zwecke“ hat diejenige Bedeutung, die ihr Artikel 96 des Übereinkommens zuweist;
- m. „Gebiet“ die Landgebiete und die angrenzenden territorialen Gewässer unter der Staatshoheit, Oberhoheit, dem Schutz oder Mandat eines Staates, dessen Regierung eine Vertragspartei dieses Abkommens ist;
- n. „Benutzergebühren“ eine Gebühr, die Luftverkehrsunternehmen von einem Dienstleistungsanbieter für die Bereitstellung von Flughafeneinrichtungen, Einrichtungen im Bereich Umweltschutz, der Flugsicherung und Flugsicherheit für die Luftfahrzeuge, ihre Besatzungen, die Fluggäste und Fracht in Rechnung gestellt werden.

Artikel 2 Bezeichnung, Bewilligung und Widerruf

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Luftverkehrsunternehmen für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit diesem Abkommen zu bezeichnen, wie sie wünscht, und diese

Bezeichnungen zurückzuziehen oder zu ändern. Solche Bezeichnungen werden den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei schriftlich übermittelt.

2. Bei Erhalt einer solchen Bezeichnung und von Gesuchen eines bezeichneten Luftverkehrsunternehmens in der für Betriebsbewilligungen und technische Zulassungen für den Betrieb und die Navigation von Luftfahrzeugen vorgeschriebenen Form und Weise, erteilt die andere Vertragspartei ohne Verzug die entsprechenden Bewilligungen, vorausgesetzt, dass:
 - a. das Luftverkehrsunternehmen im Gebiet der Vertragspartei, welche das Luftverkehrsunternehmen bezeichnet, eingetragen ist und es dort den Hauptsitz seiner geschäftlichen Tätigkeiten hat, und das Luftverkehrsunternehmen im Besitz ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnisses ist, das von der besagten Vertragspartei ausgestellt ist;
 - b. das Luftverkehrsunternehmen in der Lage ist, die von den Gesetzen, Verordnungen und Vorschriften aufgestellten Bedingungen zu erfüllen, die üblicherweise und in vernünftiger Weise für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien von der Vertragspartei, die das Gesuch oder die Gesuche prüft, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden;
 - c. die Vertragspartei, welche das Luftverkehrsunternehmen bezeichnet, die in Artikel 5 (Technische Sicherheit) und Artikel 6 (Sicherheit der Luftfahrt) dieses Abkommens festgelegten Anforderungen aufrechterhält und sie vollzieht.
3. Wenn ein Luftverkehrsunternehmen so bezeichnet und zugelassen ist, kann es die internationalen Luftverkehrslinien betreiben, vorausgesetzt, dass das Luftverkehrsunternehmen die anwendbaren Bestimmungen dieses Abkommens einhält.
4. Jede Vertragspartei kann jederzeit die Betriebsbewilligungen oder technischen Zulassungen eines von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmens zurückhalten, widerrufen, aussetzen oder beschränken, wenn die in Absatz 2 dieses Artikels festgelegten Bedingungen nicht eingehalten werden oder wenn es das

Luftverkehrsunternehmen anderweitig unterlässt, die vereinbarten Linien in Übereinstimmung mit den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen zu betreiben.

5. Soweit nicht sofortige Massnahmen erforderlich sind, um die weitere Nichteinhaltung der Unterabsätze 2(b) oder 2(c) dieses Artikels zu verhindern, werden die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.
6. Dieser Artikel schränkt die Rechte jeder Vertragspartei nicht ein, die Betriebsbewilligung oder die technische Zulassung eines Luftverkehrsunternehmens oder von Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 5 (Technische Sicherheit) oder Artikel 6 (Sicherheit der Luftfahrt) dieses Abkommens zurückzuhalten, zu widerrufen, zu beschränken oder Bedingungen aufzuerlegen.

Artikel 3 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien durch die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen:
 - a. das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, in ihrem Gebiet Landungen für nicht gewerbsmässige Zwecke vorzunehmen; und
 - c. das Recht, im Gebiet einer Vertragspartei 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
 - d. das Recht, im Gebiet von Drittstaaten an den im Anhang festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte auf dieser festgelegten Strecke im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen.

2. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen oder die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, ihr Gepäck, Fracht oder Postsendungen aufzunehmen, die für einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.
3. Wenn die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 solcher Strecken zu erleichtern sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Artikel 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Beim Einflug, Aufenthalt oder Wegflug vom Gebiet einer Vertragspartei befolgen die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei die Gesetze, Verordnungen und Vorschriften, die für den Betrieb und die Navigation von Luftfahrzeugen anwendbar sind.
2. Beim Einflug, Aufenthalt oder Wegflug vom Gebiet einer Vertragspartei befolgen die Fluggäste und Besatzungen und in Bezug auf Fracht oder Luftfahrzeuge die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen die Gesetze, Verordnungen und Vorschriften über die Einreise oder Ausreise aus ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Fracht und Luftfahrzeugen (einschliesslich der Verordnungen und Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Flugsicherheit, Einwanderung, Pass-, Zoll- und Quarantänenvorschriften oder im Fall von Postsendungen postalische Vorschriften) oder sie werden in ihrem Namen befolgt.
3. Keine Vertragspartei darf ihrem eigenen oder irgend einem anderen Luftverkehrsunternehmen im Vergleich mit einem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei, das auf gleichartigen internationalen Luftverkehrslinien eingesetzt ist, bei der

Anwendung der Verordnungen über die Einreise, Abfertigung, Flugsicherheit, Einwanderung, Pass-, Zoll- und Quarantänenvorschriften, Postverordnungen und gleichartigen Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Artikel 5 Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen internationalen Luftverkehrslinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge, die gemäss den in Artikel 3 dieses Abkommens (Ausübung von Rechten) gewährten Rechten unternommen werden, die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.
2. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsanforderungen verlangen, unter Einschluss von, aber nicht beschränkt auf Sicherheitsanforderungen bezüglich Luftfahrteinrichtungen, Besatzungen, Luftfahrzeuge und deren Betrieb. Solche Beratungen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt dieses Gesuchs stattfinden.
3. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei die Sicherheitsanforderungen und Erfordernisse in diesen Bereichen, welche mindestens den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Anforderungen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, wird die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die als notwendig erachteten Schritte zur Erfüllung der Mindestanforderungen bekannt geben, und diese andere Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zu deren Abhilfe zu ergreifen. Unterlässt es die andere Vertragspartei, innerhalb zumutbarer Zeit oder in jedem Fall innerhalb von fünfzehn (15) Tagen geeignete

Massnahmen zu ergreifen, stellt dies einen Grund dar, Absatz 4 von Artikel 2 (Bezeichnung, Bewilligung und Widerruf) dieses Abkommens anzuwenden.

4. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens erwähnten Verpflichtungen ist vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen oder von bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei auf Luftverkehrslinien von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, von den zuständigen Vertretern der anderen Vertragspartei irgendeiner Überprüfung an Bord und um das Luftfahrzeug herum unterzogen werden kann, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, um die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und derjenigen der Besatzungen und den sichtbaren Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung (in diesem Artikel „Rampinspektion“ genannt) abzuklären, vorausgesetzt, dass dies zu keiner ungebührlichen Verzögerung führt.
5. Wenn irgendeine solche Rampinspektion oder eine Serie von Rampinspektionen Anlass gibt 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 Erfordernisse, nach welchen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder anerkannt worden sind oder die Erfordernisse, nach welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den Mindestanforderungen entsprechen oder höher sind als diejenigen, welche in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen aufgestellt sind.
6. Für den Fall, dass der Zutritt im Rahmen einer Rampinspektion eines Luftfahrzeuges, das von einem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen

oder von bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 4 dieses Artikels betrieben wird, vom Vertreter dieses bezeichneten Luftverkehrsunternehmens oder dieser bezeichneten Luftverkehrsunternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 5 dieses Artikels erwähnten Art vorhanden sind, und sie kann die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

7. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung eines bezeichneten Luftverkehrsunternehmens oder bezeichneter Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmens erforderlich sind.
8. Jede in Übereinstimmung mit den Absätzen 3 oder 7 dieses Artikels von einer Vertragspartei getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese Massnahme ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

Artikel 6 Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen

gegen die Sicherheit der Zivillufffahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivillufffahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal, sowie aller weiteren mehrseitigen Abkommen, welche die Sicherheit der Zivillufffahrt regeln und die beiden Vertragsparteien verpflichten.

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin 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 Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivillufffahrt zu verhindern.
3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen und Erfordernisse für die Vertragsparteien anwendbar sind.
4. Die Vertragsparteien verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeugbetreiber, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.
5. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeugbetreiber zur Einhaltung der in den Absätzen 3 und 4 dieses Artikels aufgeführten Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden können, 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 zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des Weiteren wohlwollend jedes Begehren der

anderen Vertragspartei für vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

6. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls einer widerrechtlichen Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien gegenseitig, indem sie die Kommunikation und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden, unter Berücksichtigung eines möglichst geringen Risikos für Leib und Leben.
7. Wenn eine Vertragspartei vernünftige Gründe zur Annahme hat, dass die andere Vertragspartei von den Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei um sofortige Beratung mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nachsuchen. Kommt keine zufrieden stellende Einigung innerhalb von fünfzehn (15) Tagen vom Zeitpunkt eines solchen Gesuches zustande, stellt dies einen Grund für die Anwendung von Absatz 4 des Artikels 2 dieses Abkommens (Bezeichnung, Bewilligung und Widerruf) dar. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf der fünfzehn (15) Tage Massnahmen nach Absatz 4 von Artikel 2 (Bezeichnung, Bewilligung und Widerruf) ergreifen. Jede Massnahme, die in Übereinstimmung mit diesem Absatz getroffen wird, wird aufgehoben, wenn die andere Vertragspartei die Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels befolgt.
8. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei sofort Beratungen über Sicherheit der Luftfahrt verlangen.

Artikel 7 Leasing

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei können Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeuge und Besatzungen) von jedem Unternehmen, einschliesslich von anderen Luftverkehrsunternehmen,

leasen, vorausgesetzt, dass dies nicht dazu führt, dass ein Luftverkehrsunternehmen Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen, und vorausgesetzt, dass das geleaste Luftfahrzeug und die Besatzung die Artikel 5 (Technische Sicherheit) und Artikel 6 (Sicherheit der Luftfahrt) einhalten.

2. Es ist keine Voraussetzung für eine der Vertragsparteien, dass das Unternehmen oder das Luftverkehrsunternehmen (der Leasinggeber), der das Luftfahrzeug verleast, berechtigt ist, Verkehr von oder nach dem Gebiet einer der Vertragsparteien zu befördern.

Artikel 8 Benützungsgebühren

1. Gebühren, die im Gebiet einer der Vertragsparteien für den Betrieb eines Luftverkehrsunternehmens oder der Luftverkehrsunternehmen, welche von der anderen Vertragspartei für die Benutzung der dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Flughäfen und anderer Einrichtungen für die Luftfahrt im Gebiet der ersten Vertragspartei bezeichnet worden sind, erhoben werden, haben gerecht und angemessen zu sein und werden in Übereinstimmung mit einheitlichen Bedingungen erhoben, die ohne Diskriminierung bezüglich der Nationalität des fraglichen Luftfahrzeuges anwendbar sind.
2. Jede Vertragspartei ermuntert die Gebühren erhebenden Behörden und Organe in ihrem Gebiet, sich mit den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen, welche die Dienstleistungen und Einrichtungen in Anspruch nehmen, zu beraten, und sie benachrichtigt diese in angemessener Weise über alle vorgeschlagenen Änderungen bezüglich Benützungsgebühren. Die Vertragsparteien ermuntern die Gebühren erhebenden Behörden und die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen ebenfalls, solche Informationen auszutauschen, welche es erlauben, eine präzise Einschätzung der Angemessenheit der Gebühren zu erstellen.
3. Angemessene Gebühren widerspiegeln die vollen Kosten, welche bei den Gebühren erhebenden Behörden für das Bereitstellen der entsprechenden Dienste und Einrichtungen entstehen, unter Einschluss einer vernünftigen Anlagerendite nach Abschreibungen.

Artikel 9 Statistische Angaben

1. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von einem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei verlangen, Statistiken über den auf den vereinbarten Linien durch dieses bezeichnete Luftverkehrsunternehmen beförderten Verkehr zu übermitteln.
2. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können die Art der Statistiken bestimmen, die unter dem vorangehenden Absatz zur Übermittlung verlangt werden, und sie wenden diese Erfordernisse auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung an.

Artikel 10 Befreiung von Abgaben und anderen Gebühren

1. Die vom bezeichneten oder von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei auf den internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeuge sind von allen Einfuhrbeschränkungen, Zollabgaben, Verbrauchssteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die von den nationalen Behörden auferlegt werden, befreit. Ersatzteile und ordentliche Bordausrüstung für die Instandstellung, den Unterhalt oder die Wartung solcher Luftfahrzeuge sind ebenfalls befreit.
2. Die folgenden Gegenstände sind von allen Einfuhrbeschränkungen, Zollabgaben, Verbrauchssteuern und ähnlichen, von den nationalen Behörden auferlegten Gebühren und Abgaben befreit, ob sie von einem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden oder einem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei im Gebiet der anderen Vertragspartei bereitgestellt werden. Diese Befreiungen kommen auch zur Anwendung, wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über dem Gebiet der anderen Vertragspartei ausgeführt wird, in welchem sie an Bord genommen wurden:

- a. die Bordvorräte (unter Einschluss von, aber nicht beschränkt auf solche Gegenstände wie Lebensmittel, Getränke und Tabak), ob eingeführt oder im Gebiet der anderen Vertragspartei an Bord genommen;
- b. die Treib- und Schmierstoffe (unter Einschluss von hydraulischen Flüssigkeiten) und verbrauchbare technische Vorräte;
- c. die Ersatzteile, einschliesslich Motoren;

vorausgesetzt in jedem Fall, dass sie für den Gebrauch an Bord von Luftfahrzeugen in Verbindung mit der Errichtung oder der Aufrechterhaltung einer internationalen Luftverkehrslinie durch das betroffene bezeichnete Luftverkehrsunternehmen bestimmt sind.

3. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen sind nicht auf Gebühren anwendbar, die auf den Kosten für Dienstleistungen beruhen, die an die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei im Gebiet der anderen Vertragspartei erbracht werden.
4. Die ordentliche Bordausrüstung sowie Ersatzteile (unter Einschluss von Motoren), Vorräte an Treibstoffen, Schmierstoffen (unter Einschluss von hydraulischen Flüssigkeiten) und andere in Absatz 1 und 2 dieses Artikels erwähnte Gegenstände, die sich an Bord der von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieser Vertragspartei ausgeladen werden. Bordvorräte, die für den Verbrauch auf den Linien der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen vorgesehen sind, können in jedem Fall ausgeladen werden. Die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels erwähnte Ausrüstung und Vorräte können unter die Aufsicht oder Kontrolle der entsprechenden Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollgesetzen und Verfahren dieser Vertragspartei verfügt worden ist.
5. Werbematerial ohne kommerziellen Wert, das vom bezeichneten oder von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei im Gebiet der anderen Vertragspartei gebraucht wird, ist von allen Einfuhrbeschränkungen, Zollabgaben, Verbrauchssteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die von den nationalen Behörden erhoben

werden, befreit.

6. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen das bezeichnete oder die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Luftverkehrsunternehmen oder anderen Luftverkehrsunternehmen 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, vorausgesetzt, dass einem solchen anderen Luftverkehrsunternehmen oder solchen anderen Luftverkehrsunternehmen von der anderen Vertragspartei ebenfalls derartige Erleichterungen gewährt werden.
7. Fluggäste, mitgeführtes Gepäck und Fracht, die sich im direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und die für diesen Zweck vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden keiner Überprüfung unterzogen, ausgenommen aus Gründen der Flugsicherheit, zur Betäubungsmittelkontrolle oder unter speziellen Umständen. Gepäck und Fracht in direktem Durchgang sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

Artikel 11 Tarife

1. Jede Vertragspartei gestattet jedem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen, seine eigenen Tarife für die Beförderung des Verkehrs zu bestimmen.
2. Sofern nicht nationale Gesetze und Verordnungen es erfordern, verlangen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien nicht, dass ihnen die Tarife, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen in Rechnung gestellt werden, unterbreiten werden.
3. Die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen in Rechnung gestellten Tarife unterstehen den Wettbewerbs- und Konsumentengesetzen der beiden Vertragsparteien.

Artikel 12 Beförderungsangebot

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen geniessen beim Betrieb der vereinbarten Linien, die von diesem Abkommen erfasst werden, gleiche und angemessene Möglichkeiten.
2. Das Beförderungsangebot, welches von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei auf Luftverkehrslinien für die Beförderung von internationalem Verkehr von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 1 (c) und (d) von Artikel 3 dieses Abkommens angeboten wird, ist so, wie es zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt wurde.

Artikel 13 Geschäftstätigkeit

1. Jede Vertragspartei unternimmt alle geeigneten Massnahmen innerhalb ihrer Zuständigkeit, um alle Formen von Diskriminierung oder unfairen Wettbewerbspraktiken auszuschalten, welche die Wettbewerbsstellung der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Ausübung ihrer in diesem Abkommen vereinbarten Rechte und Ansprüche nachteilig beeinflussen, unter Einschluss von, aber nicht beschränkt auf Einschränkungen des Verkaufs von Luftbeförderungen, die Bezahlung von Gütern, Dienstleistungen oder Transaktionen oder die Rückführung von überschüssigen Devisen durch die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen.
2. In dem Ausmass, wie die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei glauben, dass ihre bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der Diskriminierung oder unfairen Praktiken ausgesetzt sind, teilen sie dies den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mit. Beratungen, welche auf diplomatischem Weg erfolgen können, sind baldmöglichst nach erfolgter Mitteilung aufzunehmen, ausser die erste Vertragspartei ist befriedigt, dass die Angelegenheit in der Zwischenzeit gelöst wurde.
3. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei haben in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Verordnungen der anderen Vertragspartei über die Einreise, den Aufenthalt und die Beschäftigung das Recht, in das Gebiet der anderen Vertragspartei leitendes und anderes hoch qualifiziertes und spezialisiertes Personal, welches für die Bereitstellung des Luftverkehrs notwendig ist, zu bringen und zu

beschäftigen.

4. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei haben in Übereinstimmung mit den anwendbaren nationalen Gesetzen und Verordnungen der anderen Vertragspartei das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei zum Zwecke des Anbietens, der Förderung und des Verkaufs von Luftverkehrsdiensten Büros, Vertretungen und/oder Zweigniederlassungen zu errichten. Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen hat das Recht, sich am Verkauf von Beförderungen im Gebiet der anderen Vertragspartei direkt und, nach seinem Belieben, mittels Agenten zu beteiligen. Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen ist berechtigt, zu diesem Zweck seine eigenen Beförderungsscheine zu gebrauchen.
5. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei sind berechtigt, Beförderungen in lokalen oder frei konvertierbaren Währungen zu verkaufen und ihre Geldmittel in jede frei konvertierbare Währung umzurechnen und diese nach Belieben aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei zu überweisen. Unter Vorbehalt der nationalen Gesetze und Verordnungen und der Politik der anderen Vertragspartei ist die Umrechnung und Überweisung der Geldmittel, die im üblichen Rahmen ihres Betriebes erworben werden, zu den Sätzen des offiziellen Devisenkurses zulässig, welcher zum Zeitpunkt der Einreichung der Gesuche um die Umrechnung oder Überweisung für Zahlungen anwendbar ist, und sie unterliegt mit Ausnahme normaler Dienstleistungsgebühren, welche für solche Transaktionen gelten, keinerlei Gebühren.
6. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, nach eigenem Belieben lokale Ausgaben, unter Einschluss von Treibstoffkäufen, im Gebiet der anderen Vertragspartei in lokaler Währung zu bezahlen oder, soweit dies örtlichen Währungsvorschriften entspricht, in frei konvertierbaren Währungen.
7. Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen hat das Recht, nach seinem Belieben im Gebiet der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit den inländischen Gesetzen und Verordnungen der anderen Vertragspartei seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen oder einen Mitbewerber seiner Wahl ganz oder teilweise für solche Dienste unter Vertrag zu

nehmen, unter Einschluss aller anderen Luftverkehrsunternehmen, welche solche Bodenabfertigungsdienste als Ganzes oder teilweise betreiben. Diese Rechte unterliegen Beschränkungen, die auf Sicherheits- oder personenschutzbezogenen Überlegungen von Seiten des Flughafens beruhen. Falls solche Überlegungen die Eigenabfertigung eines bezeichneten Luftverkehrsunternehmens ausschliessen oder es nicht zulassen, dass ein Mitbewerber eigener Wahl für Bodenabfertigungsdienste unter Vertrag genommen werden kann, sind diese Dienste diesem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung mit allen anderen Luftverkehrsunternehmen verfügbar zu machen.

Artikel 14 Unterbreitung der Flugpläne

Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei vorgesehenen Flugpläne ihren Luftfahrtbehörden in Übereinstimmung mit ihren nationalen Gesetzen und Verordnungen mitgeteilt werden.

Artikel 15 Beratungen

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Umsetzung, Auslegung, Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen.
2. Mit Ausnahme anderweitiger Regelungen in den Artikeln 5 (Technische Sicherheit) und 6 (Sicherheit der Luftfahrt) beginnen solche Beratungen, die durch Gespräche oder Korrespondenz geführt werden können, innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen vom Zeitpunkt des Erhalts eines solchen Begehrens, sofern nicht gegenseitig etwas anderes entschieden wird.

Artikel 16 Änderung des Abkommens

1. Unter Vorbehalt von Absatz 3 kann dieses Abkommen durch schriftliche Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien geändert oder überarbeitet

werden.

2. Jede solche Änderung oder Überarbeitung tritt zu dem Zeitpunkt in Kraft, an welchem sich die Vertragsparteien gegenseitig schriftlich mitgeteilt haben, dass die entsprechenden Erfordernisse für das Inkrafttreten einer Änderung oder Überarbeitung erfüllt sind.
3. Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden. Sie sind vom Zeitpunkt an vorläufig anwendbar, an dem sie vereinbart wurden und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.
4. Falls ein mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr für beide Vertragsparteien in Kraft tritt, gilt dieses Abkommen soweit als geändert, dass es mit den Bestimmungen dieses Übereinkommens übereinstimmt.

Artikel 17 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht durch Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien gelöst werden kann, sei es durch Gespräche, Korrespondenz oder auf diplomatischem Weg, wird auf Ersuchen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.
2. Innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen vom Zeitpunkt des Erhalts durch eine Vertragspartei einer auf diplomatischem Weg erfolgten Note der anderen Vertragspartei, welche den Entscheid über die Meinungsverschiedenheit durch eine Schiedsgericht verlangt, bezeichnet jede Vertragspartei einen Schiedsrichter. Innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach der Bezeichnung des letztbezeichneten Schiedsrichters bezeichnen die beiden Schiedsrichter einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines Drittstaates ist. Wenn nach Ablauf von sechzig (60) Tagen, nachdem eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet hat, oder wenn sich innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei

den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, einen Schiedsrichter oder mehrere Schiedsrichter zu bezeichnen, wie immer es der Fall erfordert. Wenn der Präsident des Rates die gleiche Nationalität wie eine der Vertragsparteien besitzt, nimmt der dienstälteste Vizepräsident, welcher nicht aus demselben Grund ausfällt, die Bezeichnung vor.

3. Das Schiedsgericht bestimmt seine Verfahrensvorschriften selbst.
4. Dieses Gericht bemüht sich, seinen schriftlichen Entscheid innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Abschluss der Anhörung abzugeben, oder, wenn keine Anhörung stattfindet, nach dem Zeitpunkt, an dem beide Antworten eingereicht wurden. Der Entscheid wird mit Mehrheitsbeschluss gefällt.
5. Die Vertragsparteien können innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Erhalt des Entscheides Anfragen zur Klarstellung unterbreiten, und eine solche Klarstellung ist innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach einem solchem Begehren abzugeben.
6. Jeder schiedsgerichtliche Entscheid, der in Anwendung dieses Artikels erfolgt, ist für die beiden Vertragsparteien bindend.
7. Jede Vertragspartei bezahlt die Auslagen des von ihr bezeichneten Schiedsrichters. Die verbleibenden Kosten des Schiedsgerichtes werden gleichmässig zwischen den Vertragsparteien aufgeteilt.
8. Wenn und solange sich eine Vertragspartei nicht einem nach Absatz 6 dieses Artikels gefällten Entscheid unterzieht, kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder Vorrechte, welche sie aufgrund dieses Abkommens der säumigen Vertragspartei gewährt hat, beschränken, aussetzen oder widerrufen, wobei sie die andere Vertragspartei über ihren Entscheid informiert.

Artikel 18 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche

Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mitzuteilen. Das Abkommen endet um Mitternacht (am Ort des Erhalts der Mitteilung an die andere Vertragspartei) unmittelbar vor dem ersten Jahrestag des Zeitpunktes des Erhalts der Mitteilung durch die andere Vertragspartei, sofern die Mitteilung nicht im Einvernehmen der Vertragsparteien vor Ende dieser Frist zurückgezogen wird.

2. Liegt keine Empfangsanzeige der Kündigungsmitteilung der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die ICAO davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 19 Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen und jede Änderung dazu werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.

Artikel 20 Inkrafttreten

1. Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander schriftlich mitgeteilt haben, dass die entsprechenden Erfordernisse für das Inkrafttreten dieses Abkommens erfüllt sind.
2. Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens wird das Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung von Australien über den Luftlinienverkehr, unterzeichnet am 17. Oktober 1990 in Canberra, aufgehoben.

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Canberra am 28. November 2008, in englischer und deutscher Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten geht der englische Text vor.

Für die Regierung von Australien

Für den Schweizerischen
Bundesrat

Michael John Taylor

Daniel Woker

Generalsekretär im Departement für

Botschafter

Infrastruktur, Transporte, Regionale

Entwicklung und Kommunalregierung

A N H A N G

Linienpläne

Abschnitt I

Strecken, die von dem/den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der Schweiz in einer oder beiden Richtungen betrieben werden:

Punkte in der Schweiz	Zwischenlandepunkte	Punkte in Australien	Punkte darüber hinaus
Jeder Punkt	Jeder Punkt	Jeder Punkt	Jeder Punkt

Abschnitt II

Strecken, die von dem/den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen Australiens in einer oder beiden Richtungen betrieben werden:

Punkte in Australien	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Jeder Punkt	Jeder Punkt	Jeder Punkt	Jeder Punkt

Anmerkungen:

1. Punkte auf den festgelegten Strecken können nach Belieben der betroffenen bezeichneten Luftverkehrsunternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden, vorausgesetzt, dass die Luftverkehrslinie entweder an einem Punkt im Gebiet der Vertragspartei, die das Luftverkehrsunternehmen bezeichnet, beginnt oder dort endet.
2. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen können nach Belieben auf allen oder einem Teil der Flüge:
 - a. verschiedene Flugnummern bei der Durchführung eines Fluges

kombinieren; und

- b. Verkehr von jedem ihrer Luftfahrzeuge zu jedem ihrer Luftfahrzeuge an allen Punkten
3. Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen kann auf jedem Abschnitt oder auf allen Abschnitten der festgelegten Strecken die vereinbarten Linien durchführen, einschliesslich mit anderen Luftverkehrsunternehmen gestützt auf Code-Share- und andere zusammenwirkende Marketing-Vereinbarungen, ohne irgendwelche Einschränkung mit Bezug auf den Wechsel des eingesetzten Luftfahrzeugtyps an jedem Punkt auf der Strecke.
 4. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus, die nicht in den obigen Strecken aufgeführt sind, können nach Belieben der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen bedient werden, vorausgesetzt, dass kein Verkehr zwischen diesen Punkten und Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei aufgenommen oder abgesetzt wird.
 5. Die Verkehrsrechte, die ausgeübt werden, sind so, wie sie zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit vereinbart werden.