

Abkommen über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Japan

Abgeschlossen am 24. Mai 1956

Von der Bundesversammlung genehmigt am 4. März 1957²

In Kraft getreten am 3. April 1957

(Stand am 4. Juli 2006)

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung von Japan,*

vom Wunsche beseelt, ein Abkommen zu treffen, welches die Einrichtung und den Betrieb von Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten zum Gegenstand hat,

welche dem am 7. Dezember 1944³ in Chicago unterzeichneten Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (hiernach «Abkommen von Chicago» genannt) beigetreten sind,

haben daher zu diesem Zweck ihre Vertreter ernannt, welche wie folgt übereingekommen sind:

Art. 1

1. Für die Anwendung dieses Abkommens gilt, sofern es keine gegenteiligen Bestimmungen enthält:

- a. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bedeutet für die Schweiz das Luftamt des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements⁴ oder jede Person oder Organisation, welche ermächtigt ist, auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt die dem genannten Amt obliegenden oder ähnliche Aufgaben zu erfüllen, und für Japan das Verkehrsministerium oder jede Person oder Organisation, welche ermächtigt ist, auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt die dem genannten Ministerium obliegenden oder ähnliche Aufgaben zu erfüllen;
- b. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bedeutet die Luftverkehrsunternehmung, welche der eine der Vertragsstaaten durch schriftliche Anzeige an den andern Vertragsstaat für den Betrieb von Luftverkehrslinien auf dem oder den in dieser Anzeige angegebenen Flugwegen bezeichnet hat und welche von diesem andern Vertragsstaat gemäss den Bestimmungen des Artikels 3 dieses Abkommens die entsprechende Betriebsbewilligung erhalten hat;

AS 1957 439; BBl 1956 II 520 861

¹ Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung.

² Vierter Gegenstand des BB vom 4. März 1957 (AS 1957 425)

³ SR 0.748.0

⁴ Heute: Bundesaamt für Zivilluftfahrt des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation.

- c. der sich auf einen Staat beziehende Ausdruck «Gebiet» bedeutet die der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Protektorat oder der Mandatsgewalt unterstellten Landgebiete und angrenzenden Küstengewässer;
- d. der Ausdruck «Luftverkehrslinie» bedeutet jede regelmässige durch Luftfahrzeuge für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Waren oder Postsendungen beflogene Luftverkehrslinie;
- e. der Ausdruck «internationale Luftverkehrslinie» bedeutet jede Luftverkehrslinie, welche den über den Gebieten mehrerer Staaten liegenden Luftraum durchquert;
- f. der Ausdruck «Luftverkehrsunternehmung» bedeutet jede Luftverkehrsunternehmung, welche eine internationale Luftverkehrslinie anbietet oder betreibt;
- g. der Ausdruck «Landung zu nicht kommerziellen Zwecken» bedeutet eine Landung, welche ein anderes Ziel verfolgt, als Fluggäste, Waren oder Postsendungen aufzunehmen oder abzusetzen.

2. Der Anhang zu diesem Abkommen bildet einen integrierenden Bestandteil dieses Abkommens, und jede Bezugnahme auf dieses Abkommen schliesst, ohne gegenteilige Bestimmungen, eine Bezugnahme auf den Anhang in sich.

Art. 2

Jeder Vertragsstaat gewährt dem andern Vertragsstaat die in diesem Abkommen angegebenen Rechte um seiner bezeichneten Unternehmung zu ermöglichen, auf den im Anhang genannten Flugwegen (nachstehend «genehmigte Linien» und «vereinbarte Flugwege» genannt) internationale Luftverkehrslinien zu errichten und zu betreiben.

Art. 3

1. Auf jedem vereinbarten Flugweg können die genehmigten Linien unverzüglich oder nach Belieben des Vertragsstaates, welchem die Rechte nach den Bestimmungen des Artikels 2 dieses Abkommens gewährt wurden, in einem spätern Zeitpunkt eröffnet werden, indessen nicht bevor:

- a. der Vertragsstaat, welchem die Rechte gewährt wurden, für den Betrieb auf diesem Flugweg eine Unternehmung bezeichnet hat und
- b. der Vertragsstaat, welcher die Rechte gewährt, der nachsuchenden Unternehmung die Betriebsbewilligung erteilt hat, was er unter Vorbehalt der Bestimmungen von Absatz 2 dieses Artikels und von Artikel 6 Absatz 1, ohne Verzug vornehmen soll.

2. Die bezeichnete Unternehmung des einen der Vertragsstaaten kann angehalten werden, den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates den Beweis zu erbringen, dass sie in der Lage ist, den in Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien vorgeschriebenen Bedingungen, welche üblicherweise von diesen Behörden gestellt werden, zu genügen.

Art. 4

1. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens hat die bezeichnete Unternehmung jedes der Vertragsstaaten für den Betrieb einer genehmigten Linie auf einem vereinbarten Flugweg folgende Rechte:

- a. das Gebiet des andern Vertragsstaates zu überfliegen, ohne dort zu landen,
- b. auf dem genannten Gebiet Landungen zu nicht kommerziellen Zwecken vorzunehmen und
- c. dort an den angegebenen Punkten auf diesem Flugweg im internationalen Verkehr Fluggäste, Waren und Postsendungen abzusetzen und aufzunehmen.

2. Im Absatz 1 dieses Artikels darf nichts so ausgelegt werden, als ob dadurch der Unternehmung eines Vertragsstaates das Recht verliehen würde, auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates Fluggäste, Waren und Postsendungen, welche gegen Entgelt befördert werden und für einen andern Punkt des Gebietes dieses andern Vertragsstaates bestimmt sind, aufzunehmen.

Art. 5

1. Die Gebühren, welche jeder der Vertragsstaaten für die Benützung der Flughäfen und andern unter seine Aufsicht gestellten Einrichtungen durch die bezeichnete Unternehmung auferlegt oder erheben lässt, dürfen nicht höher sein als diejenigen, welche für die Benützung der genannten Flughäfen und Einrichtungen durch seine eigenen, auf ähnlichen internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge zu bezahlen sind.

2. Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, die normale Ausrüstung und Bordvorräte, welche ausschliesslich zum Gebrauch durch Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung eines der Vertragsstaaten bestimmt sind und in das Gebiet des andern Vertragsstaates eingeführt oder auf diesem Gebiet an Bord dieser Luftfahrzeuge genommen werden, um dort beim Betrieb der genehmigten Linien verwendet zu werden, geniessen in diesem letztern Vertragsstaat bei der Belastung mit Zöllen, Revisionsgebühren oder andern Abgaben und ähnlichen Gebühren eine ebenso günstige Behandlung, wie er sie den Luftfahrzeugen der meistbegünstigten Nation oder seinen eigenen, auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeugen zuteil werden lässt. Indessen ist keiner der Vertragsstaaten verpflichtet, der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates die Befreiung oder Rückerstattung von Zöllen, Revisionsgebühren oder Abgaben oder ähnlichen Gebühren zu gewähren, wenn der andere Vertragsstaat der bezeichneten Unternehmung des ersten Vertragsstaates die Befreiung oder Rückerstattung der fraglichen Abgaben und Gebühren nicht gewährt.

Art. 6

1. Jeder Vertragsstaat behält sich die Möglichkeit vor, die in Artikel 4 Absatz 1 dieses Abkommens angegebenen Rechte, derer die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates teilhaftig ist, zu verweigern oder zu widerrufen, oder die Ausübung dieser Rechte den ihm notwendig erscheinenden Bedingungen zu unterstellen, in allen Fällen, in denen er keinen Beweis dafür zu haben glaubt, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen des Vertragsstaates, welcher die Unternehmung bezeichnet, oder in Händen von Staatsangehörigen dieses Vertragsstaates liegen.

2. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Ausübung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates zu unterbrechen oder die Ausübung dieser Rechte den ihm notwendig erscheinenden Bedingungen zu unterstellen, in allen Fällen, in denen die Unternehmung sich nicht den Gesetzen und Verordnungen des Vertragsstaates, welcher diese Rechte verliehen hat oder den in diesem Abkommen gestellten Bedingungen unterzieht. Es hat dabei die Meinung, dass dieses Recht erst nach Beratungen mit dem andern Vertragsstaat ausgeübt wird, es sei denn, dass die Unterbrechung oder sofortige Auferlegung von Bedingungen zur Verhinderung neuer Verstöße gegen die vorgenannten Gesetze und Verordnungen unaufschiebbar ist.

Art. 7

Die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsstaaten geniessen beim Betrieb der auf den vereinbarten Flugwegen zwischen ihren Gebieten errichteten genehmigten Linien gleiche und gerechte Möglichkeiten.

Art. 8

Beim Betrieb der genehmigten Linien durch die bezeichnete Unternehmung des einen Vertragsstaates sind die Interessen der vom andern Vertragsstaat bezeichneten Unternehmung in Betracht zu ziehen, und zwar derart, dass die Linien dieser letztgenannten Unternehmung auf allen oder einem Teil der gleichen Flugwege nicht ungebührlich beeinträchtigt werden.

Art. 9

1. Die genehmigten, durch die bezeichneten Unternehmungen der Vertragsstaaten angebotenen Linien müssen in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage stehen.

2. Die genehmigten, durch eine bezeichnete Unternehmung angebotenen Linien haben vor allem ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, welches den gegenwärtigen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnissen für die Beförderung von Fluggästen, Waren und Postsendungen mit Herkunft von oder Bestimmung nach dem Gebiet des Vertragsstaates, welcher die Unternehmung bezeichnet hat, entspricht. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Waren und Postsendungen, welche an den auf den vereinbarten Flugwegen gelegenen Punkten im Gebiet anderer Staaten als dem, welcher die Luftverkehrsunternehmung bezeichnet hat, aufge-

nommen und abgesetzt werden, bestimmt sich nach folgenden allgemeinen Grundsätzen.

Es ist anzupassen:

- a. an die Verkehrsnachfrage mit Bestimmung nach und Herkunft vom Gebiet des Vertragsstaates, welcher die Unternehmung bezeichnet hat;
- b. an die Anforderungen des Langstreckenverkehrs;
- c. an die Verkehrsnachfrage in den durchquerten Gebieten, wobei die örtlichen und regionalen Linien zu berücksichtigen sind.

Art. 10

1. Die auf die genehmigten Linien angewandten Tarife werden in vernünftiger Höhe festgesetzt, wobei alle Bewertungsgrundlagen, im besondern die Betriebsunkosten, ein vernünftiger Gewinn, die besondern Gegebenheiten jeder Linie (wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit) und die durch andere Luftverkehrsunternehmungen auf jedem Abschnitt des vereinbarten Flugweges angewandten Tarife zu berücksichtigen sind. Diese Tarife sind gemäss den Bestimmungen dieses Artikels festzusetzen.

2. Nach Möglichkeit einigen sich die bezeichneten Unternehmungen auf die gemäss dem Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewandten Tarife. Wenn dies unmöglich ist, bilden die auf jedem der vereinbarten Flugwege anzuwendenden Tarife Gegenstand einer Verständigung zwischen den bezeichneten Unternehmungen. In allen Fällen sind diese Tarife den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten zur Genehmigung zu unterbreiten.

3. Wenn die bezeichneten Unternehmungen über die Tarife nicht zu einer Verständigung gelangen oder wenn die Luftfahrtbehörden des einen Vertragsstaates die ihnen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels unterbreiteten Tarife nicht genehmigen, dann werden sich die Behörden der Vertragsstaaten bemühen, zu einer Verständigung zu gelangen.

4. Wenn die im Absatz 3 dieses Artikels vorgesehene Verständigung sich nicht verwirklichen lässt, dann wird die Meinungsverschiedenheit gemäss dem in Artikel 13 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren geschlichtet.

5. Ein neuer oder geänderter Tarif kann nicht zur Anwendung gelangen, wenn die Luftfahrtbehörden des einen der Vertragsstaaten damit nicht einverstanden sind, dies unter Vorbehalt der Bestimmungen von Artikel 13 Absatz 3 dieses Abkommens. Bis zur Festsetzung der Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels, werden die bereits in Kraft gesetzten Tarife beibehalten.

Art. 11

1. Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsstaates liefern den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates auf Verlangen:

- a. Verkehrsstatistiken, welche gestatten, sich über die Häufigkeit der Flüge und das Beförderungsangebot auf den genehmigten Linien ein Bild zu machen;

- b. periodische Berichte über die erbrachten Verkehrsleistungen der bezeichneten Unternehmung auf den genehmigten Linien, inbegriffen die Angaben über die Herkunft und die Bestimmung dieses Verkehrs, soweit solche Berichte in zumutbarer Weise verlangt werden dürfen und
 - c. andere Angaben, welche in zumutbarer Weise über den Betrieb der genehmigten Linien verlangt werden dürfen.
2. Die bezeichnete Unternehmung jedes Vertragsstaates liefert den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates sobald als möglich im Voraus die Flugpläne und Tarife sowie die Angaben über die Luftfahrzeugmuster, welche für den Betrieb der genehmigten Linien eingesetzt werden.

Art. 12

Auf Verlangen der Luftfahrtbehörden des einen oder des andern Vertragsstaates finden zwischen den Luftfahrtbehörden Beratungen statt, um eine enge Zusammenarbeit über alle Fragen betreffend die Anwendung dieses Abkommens zu gewährleisten.

Art. 13

1. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsstaaten zunächst um eine Erledigung auf dem Wege direkter Verhandlungen.

2. Wenn die Vertragsstaaten auf dem Verhandlungswege nicht zu einem Ergebnis gelangen, kann auf Begehren des einen oder des andern Vertragsstaates die Meinungsverschiedenheit zur Schlichtung einem dreiköpfigen Schiedsgericht unterbreitet werden, wobei ein Schiedsrichter von jedem Vertragsstaat und der dritte durch die beiden so gewählten Schiedsrichter bezeichnet wird, dies unter der Voraussetzung, dass dieser dritte Schiedsrichter nicht die Staatsangehörigkeit des einen oder des andern Vertragsstaates besitzt. Jeder der Vertragsstaaten bezeichnet innert einer Frist von sechzig Tagen einen Schiedsrichter, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfangs einer diplomatischen Note, welche vom Vertragsstaat, der die schiedsgerichtliche Schlichtung verlangt, dem andern Vertragsstaat zu übergeben ist. Der dritte Schiedsrichter muss innert einer neuen Frist von sechzig Tagen bezeichnet werden. Wenn der eine oder der andere Vertragsstaat seinen eigenen Schiedsrichter innert einer Frist von sechzig Tagen nicht bezeichnet hat oder wenn der dritte Schiedsrichter innert der angegebenen Frist nicht bezeichnet worden ist, dann kann der eine oder der andere der Vertragsstaaten sich an den Präsidenten des Rates der durch das Abkommen von Chicago geschaffenen Internationalen Zivilluftfahrtorganisation wenden, der einen oder alle Schiedsrichter bezeichnet.

3. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich jedem in Anwendung der Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels ergangenen Entscheid zu unterziehen.

Art. 14

Jeder Vertragsstaat kann jederzeit eine Beratung mit dem andern Vertragsstaat verlangen mit dem Zweck, dieses Abkommen zu ändern. Diese Beratung muss innert einer Frist von sechzig Tagen beginnen, gerechnet vom Datum des Gesuches an. Wenn die Änderung lediglich den Anhang betrifft, findet die Beratung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten statt. Wenn diese Behörden sich über einen neuen oder geänderten Anhang geeinigt haben, werden ihre Empfehlungen in dieser Sache nach Bestätigung durch einen Austausch diplomatischer Noten in Kraft treten.

Art. 15

Falls die beiden Vertragsstaaten einem mehrseitigen Abkommen über den Luftverkehr beitreten, wird dieses Abkommen mit den Bestimmungen des mehrseitigen Abkommens in Übereinstimmung gebracht.

Art. 16

Jeder Vertragsstaat kann dem andern Vertragsstaat jederzeit seine Absicht anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Ein Doppel dieser Anzeige wird gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation gerichtet. Wenn eine solche Anzeige erfolgt ist, dann endet dieses Abkommen ein Jahr nach dem Zeitpunkt des Empfangs der Anzeige durch den andern Vertragsstaat, es sei denn, dass durch Verständigung unter den Vertragsstaaten diese Kündigung vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird. Wenn der andere Vertragsstaat den Empfang nicht bestätigt, so wird die Anzeige vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt des Empfanges ihres Doppels durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation als erhalten betrachtet.

Art. 17

Dieses Abkommen sowie die in Übereinstimmung mit Artikel 14 ausgetauschten diplomatischen Noten werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation eingetragen.

Art. 18

Dieses Abkommen wird durch jeden der Vertragsstaaten nach seinem staatsrechtlich vorgeschriebenen Verfahren genehmigt. Es tritt mit dem Tage des Austausches der diplomatischen Noten, welche diese Genehmigung bestätigen, in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierungen gehörig ausgewiesenen Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

So geschehen zu Tokio, am 24. Mai 1956, in doppelter Ausfertigung, in französischer und japanischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

Troendle

Für die Japanische Regierung:

Mamoru Shigemitsu

1. Strecken, die vom bezeichneten Unternehmen Japans in beiden Richtungen bedient werden können:

- (a) Punkte in Japan – Hongkong und/oder Manila – ein Punkt in Indochina – Bangkok – Yangoon – Dakka – Punkte in Indien – Colombo – Punkte in Pakistan – Punkte im Mittleren Osten und im Fernen-Osten – Athen – Rom – Punkte in der Schweiz und Punkte darüber hinaus in Europa.
- (b) Punkte in Japan – ein Punkt auf den Aleuten und in Alaska – zwei Punkte in Europa – Zürich und zwei Punkte darüber hinaus in Europa.
- (c) Punkte in Japan – Moskau – vier Punkte in Europa (*Anmerkung 1*) – Zürich und/oder Genf und vierzehn Punkte darüber hinaus (*Anmerkung 2*).

Anmerkungen:

1. Das bezeichnete Unternehmen Japans kann keine Verkehrsrechte in 5. Freiheit zwischen zwei Punkten der «vier Punkte in Europa» und Zürich, noch zwischen zwei Punkten dieser «vier Punkte in Europa» und Genf ausüben.

2. Das bezeichnete Unternehmen Japans kann keine Verkehrsrechte in 5. Freiheit zwischen Zürich und zwölf Punkten der «vierzehn Punkte darüber hinaus», noch zwischen Genf und zwölf Punkten der erwähnten «vierzehn Punkte darüber hinaus» ausüben.

Die vereinbarten Linien, die vom bezeichneten Unternehmen Japans auf diesen Strecken bedient werden, beginnen an einem Punkt in Japan, aber die Landungen auf den Strecken können nach Belieben des bezeichneten Unternehmens für alle Strecken oder für einen Teil der Strecken ausgelassen werden.

2. Strecken, die das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen in beiden Richtungen bedienen kann:

- (a) Punkte in der Schweiz – Rom – Athen – Punkte im Nahen Osten und im Mittleren Osten – Punkte in Pakistan – Colombo – Punkte in Indien – Dakka – Yangoon – Bangkok – ein Punkt in Indochina – Manila und/oder Hongkong – Osaka (Note) – Tokio.
- (b) Punkte in der Schweiz – ein Punkt in Alaska – Tokio.
- (c) Punkte in der Schweiz – Moskau – Tokio – Osaka (*Anmerkung*).

Anmerkung:

Osaka darf nicht auf dem gleichen Flug bedient werden welcher auch Tokio bedient.

Die vereinbarten Linien, die vom bezeichneten Unternehmen der Schweiz auf diesen Strecken bedient werden, beginnen an einem Punkt in der Schweiz, aber die Lan-

⁵ Fassung gemäss Notenaustausch vom 4. Juli 2006 (AS 2008 297).

dungen auf den Strecken können nach Belieben des bezeichneten Unternehmens für alle Strecken oder für einen Teil der Strecken ausgelassen werden.