

## **Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung von Barbados über den Luftlinienverkehr**

Abgeschlossen am 27. Oktober 2009

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 29. Juni 2011

(Stand am 29. Juni 2011)

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
und*

*die Regierung von Barbados*

(nachfolgend die «Vertragsparteien»):

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

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

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

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

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

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944<sup>1</sup> in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt,

*haben folgendes vereinbart:*

### **Art. 1**           Begriffe

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

- a. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall von Barbados, der für die Zivilluftfahrt zuständige Minister, 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, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
  - c. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftfahrtunternehmen» und «nicht gewerbsmässige Landungen» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
  - d. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
  - e. «Bezeichnete Luftfahrtunternehmen» ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien bezeichnet hat;
  - f. «Tarif» die Entgelte, Preise oder Gebühren für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und/oder Fracht (mit Ausnahme von Postsendungen) im Lufttransport, die von den Luftfahrtunternehmen, einschliesslich ihrer Agenten erhoben werden, und die Bedingungen, welche die Verfügbarkeit solcher Entgelte, Preise oder Gebühren bestimmen;
  - g. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist.
2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

## **Art. 2** Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhanges festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.
2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:
  - a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - b. das Recht, im genannten Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen;
  - d. das Recht, auf dem Gebiet von Drittstaaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen und die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegt sind.
3. Aus diesem Artikel kann kein Recht für die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei abgeleitet werden, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei ist.
4. Wenn die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage sind, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

### **Art. 3**            Ausübung von Rechten

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen genießen beim Bereitstellen der von diesem Abkommen erfassten vereinbarten Linien gleiche und angemessene Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht jeder der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, internationalen Verkehr zwischen den jeweiligen Gebieten der Vertragsparteien oder zwischen dem Gebiet der einen Vertragspartei und Gebieten von Drittstaaten zu befördern.
3. Jede Vertragspartei erlaubt den bezeichneten Luftfahrtunternehmen, die Frequenzen und Kapazität der von ihnen angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste aufgrund kommerzieller marktbezogener Überlegungen festzulegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenzen, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit des Dienstes oder den oder die Luftfahrzeugtypen, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus Umweltschutzgründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.

**Art. 4** Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden.

2. Beim Einflug in das, beim Aufenthalt oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und Verordnungen für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschliesslich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Sicherheit der Luftfahrt, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, oder bei Postsendungen, die hierfür geltenden Postvorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen – oder den in ihrem Namen handelnden Personen – sowie dem Gepäck oder der Fracht von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.

3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen oder irgend einem anderen Luftfahrtunternehmen im Vergleich zu den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, welche in einem vergleichbaren internationalen Luftverkehr beteiligt sind, bei der Anwendung ihrer in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

**Art. 5** Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei erteilt der anderen Vertragspartei das Recht, mittels diplomatischer Note ein Luftfahrtunternehmen oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den für diese Vertragspartei im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Strecken zu bezeichnen und diese Bezeichnung zurückzuziehen oder zu ändern.

2. Bei Erhalt einer solchen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei mit möglichst minimalem verfahrensmässigem Verzug die notwendigen Bewilligungen und Genehmigungen, vorausgesetzt, dass;

- a. im Fall der Luftfahrtunternehmen, welche von der Schweiz bezeichnet sind:
  1. die Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Schweiz haben und sie über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen, welches von der Schweiz ausgestellt wurde, und
  2. die Luftfahrtunternehmen im direkten oder mehrheitlichen Eigentum und unter der tatsächlichen Verfügungsgewalt der Schweiz, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder von Staatsangehörigen der Schweiz oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union stehen;
- b. im Falle der Luftfahrtunternehmen, die von Barbados bezeichnet sind:
  1. die Luftfahrtunternehmen ihre Niederlassung im Gebiet von Barbados oder im Gebiet eines Mitgliedstaates der Karibischen Gemeinschaft haben, gemäss dem revidierten Vertrag von Chaguaramas, und sie eine gültige Betriebsbewilligung in Übereinstimmung mit den Gesetzen von Barbados und diesem Gebiet haben, und

2. die tatsächliche behördliche Kontrolle über diese Luftfahrtunternehmen von Barbados oder einem Mitgliedstaat der Karibischen Gemeinschaft ausgeübt und aufrechterhalten wird, welcher für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung genau festgelegt ist, und
  3. die Luftfahrtunternehmen im direkten oder mehrheitlichen Eigentum und unter der tatsächlichen Verfügungsgewalt von Barbados, der Mitgliedstaaten der Karibischen Gemeinschaft und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten stehen.
3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, den Erfordernissen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien von diesen Behörden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.
4. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben.

#### **Art. 6**           Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

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

- a. im Fall der Luftfahrtunternehmen, welche von der Schweiz bezeichnet sind:
  1. die Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz nicht im Gebiet der Schweiz haben und sie nicht über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen, welches von der Schweiz ausgestellt wurde, und
  2. die Luftfahrtunternehmen nicht im direkten oder mehrheitlichen Eigentum und nicht unter der tatsächlichen Verfügungsgewalt der Schweiz, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder von Staatsangehörigen der Schweiz oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union stehen;
- b. im Falle der Luftfahrtunternehmen, die von Barbados bezeichnet sind:
  1. die Luftfahrtunternehmen ihre Niederlassung nicht im Gebiet von Barbados oder im Gebiet eines Mitgliedstaates der Karibischen Gemeinschaft haben, gemäss dem revidierten Vertrag von Chaguaramas, und sie nicht eine gültige Betriebsbewilligung in Übereinstimmung mit den Gesetzen von Barbados und diesem Gebiet haben, und
  2. die tatsächliche behördliche Kontrolle über diese Luftfahrtunternehmen nicht von Barbados oder einem Mitgliedstaat der Karibischen Gemeinschaft ausgeübt und aufrechterhalten wird, welcher für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist, und

3. die Luftfahrtunternehmen nicht im direkten oder mehrheitlichen Eigentum und nicht unter der tatsächlichen Verfügungsgewalt von Barbados, der Mitgliedstaaten der Karibischen Gemeinschaft und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten stehen;
  - c. die besagten Luftfahrtunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht einhalten oder in schwerer Weise missachtet haben; oder
  - d. die besagten Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.
2. Diese Rechte werden erst nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt, sofern nicht der sofortige Widerruf, die Aussetzung oder die Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Bedingung erforderlich sind, um weitere Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhindern.

#### **Art. 7**            Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer Rechte und Pflichten 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<sup>2</sup> in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970<sup>3</sup> in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971<sup>4</sup> in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988<sup>5</sup> in Montreal sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

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

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsstandards, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit solche

<sup>2</sup> SR 0.748.710.1

<sup>3</sup> SR 0.748.710.2

<sup>4</sup> SR 0.748.710.3

<sup>5</sup> SR 0.748.710.31

Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Halter von Luftfahrzeugen und Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Halter von Luftfahrzeugen zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels aufgeführten Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Massnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden. Jede Vertragspartei sagt ausserdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, besondere Sicherheitsmassnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.

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

6. Hat eine Vertragspartei berechnigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsstandards dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Partei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Partei verlangen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen seit Beginn der Konsultationen oder innerhalb eines anderen Zeitraumes, der von den beiden Vertragsparteien vereinbart wurde, keine zufrieden stellende Einigung erzielt, stellt dies für die Vertragspartei, welche die Konsultationen verlangt hat, einen Grund dar, die Bewilligungen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zurückzubehalten, zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Massnahmen ergreifen.

## **Art. 8** Technische Sicherheit

1. Die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei haben die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der vereinbarten Linien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen, unter welchen diese Zeugnisse und Ausweise ausgestellt oder anerkannt wurden, gleichwertig oder höher sind als die Mindestanforderungen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei behalten sich jedoch das Recht vor, für Flüge über oder Landungen in ihrem eigenen Gebiet die Anerkennung von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen zu

verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat ausgestellt worden sind.

2. Erlauben die Privilegien und Bedingungen der in Absatz 1 vorstehend erwähnten Ausweise und Zeugnisse, welche von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei einer Person oder dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen oder in Bezug auf ein Luftfahrzeug, einem solchen für die Benutzung im Betrieb der vereinbarten Linien ausgestellt wurden, eine Abweichung zu den Mindestanforderungen, die aufgrund des Übereinkommen festgelegt wurden, und wurde diese Abweichung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitgeteilt, kann die andere Vertragspartei Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden in Übereinstimmung mit Artikel 20 dieses Abkommens verlangen, um die zur Frage stehende Praxis zu klären.

3. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsnormen in den Bereichen betreffend Luftfahrteinrichtungen, Flugbesatzung, Luftfahrzeuge und den Betrieb von Luftfahrzeugen verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuchs oder innerhalb eines anderen gegenseitig vereinbarten Zeitraumes stattfinden.

4. Stellen die Luftfahrtbehörden eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei in diesen Bereichen nicht tatsächlich Sicherheitsstandards und –bestimmungen einhält und anwendet, die wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche zu der Zeit nach dem Übereinkommen festgelegt sind, werden den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei diese Feststellungen und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindeststandards bekannt gegeben. Die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ergreifen geeignete Korrekturmassnahmen. Wird es unterlassen, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder innerhalb einer anderen Zeitdauer, die zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart wurde, mit den geeigneten Korrekturmassnahmen zu beginnen, bildet dies einen Grund für die Anwendung von Artikel 6 dieses Abkommens.

5. Gestützt auf Artikel 16 des Übereinkommens kann jedes Luftfahrzeug, das von einem Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Namen betrieben wird, während es sich im Gebiet der anderen Vertragspartei aufhält, von den Luftfahrtbehörden dieser anderen Vertragspartei einer Überprüfung an Bord und um das Luftfahrzeug herum unterzogen werden, um die Gültigkeit der entsprechenden Luftfahrzeugdokumente und derjenigen seiner Besatzungen und den sichtbaren Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt) zu überprüfen, vorausgesetzt, dass dies keine ungebührliche Verzögerung mit sich bringt.

6. Gibt eine solche Rampinspektion oder eine Serie von Rampinspektionen Anlass zu ernsthaften Bedenken, dass:

- a. ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entspricht, oder

- b. ein Mangel an wirksamer Aufrechterhaltung und am Vollzug der zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Sicherheitsanforderungen besteht,

steht es den Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei zum Zwecke von Artikel 33 des Übereinkommens frei anzunehmen, dass die Anforderungen, nach welchen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind oder die Anforderungen, nach welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den Mindestanforderungen entsprechen oder höher sind als diejenigen, welche in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen aufgestellt sind. Im Falle einer Verweigerung des Zutrittes im Rahmen einer Rampinspektion kann die gleiche Schlussfolgerung gezogen werden.

7. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei haben das Recht, die Betriebsbewilligung der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei aufgrund des Resultats einer Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, einer Zutrittsverweigerung zur Vornahme einer Rampinspektion, von Konsultationen oder anderweitig zum Schluss kommen, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Luftfahrtunternehmens erforderlich sind.

8. Jede in Übereinstimmung mit den vorstehend erwähnten Absätzen 4 oder 7 von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese Massnahme ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

#### **Art. 9** Leasing

1. Jede der Vertragsparteien kann den Gebrauch von geleasten Luftfahrzeugen für die Dienste gemäss diesem Abkommen verhindern, welche nicht mit den Artikeln 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) übereinstimmen.

2. Unter Vorbehalt von Absatz 1 vorstehend können die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeuge und Besatzungen) von jedem Unternehmen, unter bestimmten Bedingungen auch von anderen Luftfahrtunternehmen leasen, vorausgesetzt, dass dies nicht dazu führt, dass das Luftfahrtunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

#### **Art. 10** Befreiung von Abgaben und Gebühren

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

2. Ausserdem werden von den gleichen Abgaben und Gebühren ausser den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren befreit:

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b. die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragspartei für den Unterhalt oder die Reparatur der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c. Treibstoffe und Schmieröle, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen werden;
- d. andere Gegenstände, die für den Gebrauch bestimmt sind oder lediglich in Verbindung mit dem Betrieb oder den Unterhalt der Luftfahrzeuge der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei gebraucht werden, die auf internationalen Linien betrieben werden sowie der Vorrat von gedruckten Flugscheinen, Luftfrachtbriefe, jedes gedruckte Material, auf welchem das Abzeichen des Unternehmens aufgedruckt ist und gebräuchliches Werbematerial, welches ohne Kosten von diesem Luftfahrtunternehmen verteilt wird;
- e. Material und Ausrüstung, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen für geschäftliche und betriebliche Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden, vorausgesetzt, dass dieses Material und diese Ausrüstung der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.

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

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände ins Gebiet der anderen Vertragspartei abgeschlossen haben, vorausgesetzt, dass diesen anderen Luftfahrtunternehmen von der anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

**Art. 11** Direkter Transit

Fluggäste, 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 nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen, vorausgesetzt, dass nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Luftpiraterie und Schmuggel von Betäubungsmitteln etwas anderes verlangen. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollabgaben und anderen ähnlichen Gebühren befreit.

**Art. 12** Benutzungsgebühren

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

2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugnavigationseinrichtungen oder -dienstleistungen, die eine Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtsunternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, sind nicht höher als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

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

**Art. 13** Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretung kann Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt.

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

3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben der Luftfahrtsunternehmen, mittels

Agenten zu beteiligen. Die Luftfahrtunternehmen sind berechtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten zu erwerben.

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

#### **Art. 14** Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, auf Verlangen die Geldmittel, welche im normalen Ablauf des Betriebes erlangt wurden, umzurechnen und ins Ausland zu überweisen. Die Umrechnung und Überweisung ist zulässig unter Vorbehalt der bei Einreichung des Gesuches für die Überweisung geltenden devisarechtlichen Bestimmungen und der Wechselkurse für laufende Zahlungen.

#### **Art. 15** Tarife

1. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können die Mitteilung zur Genehmigung von Tarifen verlangen, welche für den Transport von Fluggästen und/oder Fracht auf den im Anhang dieses Abkommens festgelegten Strecken erhoben werden. Die Tarife haben die Betriebskosten, einen vernünftigen Gewinn, die geltenden wettbewerbsrechtlichen und marktbezogenen Bestimmungen sowie die Interessen der Verkehrsbenützer in Betracht zu ziehen sind.

2. Ist die Einreichung zur Genehmigung verlangt, sind die Tarife den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens einundzwanzig (21) Tage vor dem für ihre Einführung vorgesehenen Zeitpunkt zu unterbreiten. Falls die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien nicht nach einem Zeitraum von vierzehn (14) Tagen nach Unterbreitung des Antrages antworten, tritt dieser Tarif in Kraft. Die Zeitdauer von einundzwanzig (21) Tagen kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden dies vereinbaren.

3. Eingriffe durch eine Vertragspartei sind beschränkt auf:

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

4. Wenn die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei, welche die Mitteilung verlangen, die unterbreiteten Tarife nicht genehmigen, kontaktieren sie die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um die Angelegenheit in gegenseitigem Einvernehmen zu bereinigen. Solche Verhandlungen sollen innerhalb von fünfzehn (15) Tagen

ab dem Datum beginnen, nachdem die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die Nichtgenehmigung der Tarife bekannt gegeben haben.

5. Kommt keine Einigung zustande, wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 19 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren unterworfen. Ein bereits festgesetzter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder von Artikel 19 dieses Abkommens festgesetzt worden ist.

#### **Art. 16** Unterbreitung der Flugpläne

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

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

#### **Art. 17** Statistische Angaben

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

#### **Art. 18** Konsultationen

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

#### **Art. 19** Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Wenn zwischen den Vertragsparteien eine Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen entsteht, bemühen sich die Vertragsparteien an erster Stelle diesen durch direkte Verhandlungen oder auf diplomatischem Weg zu lösen. Fallen diese Verhandlungen nicht erfolgreich aus, können die Vertragsparteien die Meinungsverschiedenheit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder einer anderen

dritten Partei zur Stellungnahme unterbreiten. Bleibt die Meinungsverschiedenheit ungelöst, wird sie auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines Drittstaates ist. Wenn nach Ablauf von zwei (2) Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hatte, die andere Vertragspartei den Ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, welcher der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt seine Verfahrensvorschriften selbst und entscheidet über die Verteilung der Verfahrenskosten.

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

#### **Art. 20** Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so tritt diese Änderung in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer erforderlichen internen Verfahren angezeigt haben.

2. Falls irgendein mehrseitiges Übereinkommen betreffend einen von diesem Abkommen umfassten Gegenstand in Kraft tritt, das von beiden Vertragsparteien angenommen wurde, verpflichten sich die Vertragsparteien, Gespräche im Hinblick auf die Änderung dieses Abkommens aufzunehmen, um dieses an die Bestimmungen des multilateralen Übereinkommens anzupassen.

#### **Art. 21** 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 mitzuteilen.

2. Das Abkommen endet zwölf (12) Monate nach dem Empfang der Anzeige durch die andere Vertragspartei, sofern die Anzeige nicht im gegenseitigen Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird.

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

#### **Art. 22** Hinterlegung

Dieses Abkommen und spätere Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.

**Art. 23** Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer erforderlichen internen Verfahren über den Abschluss und das Inkrafttreten angezeigt haben.

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Bridgetown am 27. Oktober 2009, in englischer und deutscher Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:  
Armin Ritz

Für die  
Regierung von Barbados:  
Maxine McClean

**Linienpläne****Linienplan I**

Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Barbados	Punkte über Barbados hinaus
Schweiz	zu vereinbaren	Alle Punkte	zu vereinbaren

**Linienplan II**

Strecken, auf denen die von Barbados bezeichneten Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Barbados	zu vereinbaren	Alle Punkte	zu vereinbaren

*Anmerkungen:*

1. Die Zwischenlandepunkte und die Punkte darüber hinaus können auf jeder der festgelegten Strecken nach Belieben der bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf einzelnen oder auf allen Flügen ausgelassen werden.
2. Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen kann jede seiner vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
3. Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen kann Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus, welche nicht im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführt sind, unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.