

Abkommen

zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Vereinigten Arabischen Emiraten über den Luftlinienverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus

Abgeschlossen am 7. Dezember 2017
Provisorisch angewendet ab 7. Dezember 2017
In Kraft getreten am 20. Juli 2023¹

(Stand am 5. Dezember 2023)

*Die Schweizerische Eidgenossenschaft
und*

die Vereinigten Arabischen Emirate

(nachstehend die «Vertragsparteien»):

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944² in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt,

vom Wunsche geleitet, zusätzlich zum besagten Übereinkommen ein Abkommen abzuschliessen, um regelmässige Luftverkehrslinien zwischen ihren entsprechenden Gebieten und darüber hinaus zu errichten,

haben Folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt:

1. der Ausdruck «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 rechtswirksam oder von beiden Vertragsparteien ratifiziert sind;
2. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweizerischen Eidgenossenschaft, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und jede Person oder Institution, die ermächtigt ist, irgendetwelche gegenwärtig von dieser Behörde wahrgenommene Aufgabe auszuüben, und im Fall der Vereinigten Arabischen Emirate, die Zivilluftfahrtbehörde und jede Person oder Institution, die ermächtigt ist, irgendetwelche gegenwärtig von der Zivilluftfahrtbehörde mit Bezug auf die Zivilluftfahrt wahrgenommene Aufgaben auszuüben und jede Person oder

AS 2018 2821

¹ AS 2023 469

² SR 0.748.0

Institution, die ermächtigt ist, irgendwelche gegenwärtig von den besagten Behörden bezüglich diesem Abkommen wahrgenommene Aufgaben auszuüben;

3. der Ausdruck «bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen oder Luftverkehrsunternehmen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet und zugelassen sind;
4. der Ausdruck «Gebiet» mit Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
5. die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nicht gewerbsmässige Landungen» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
6. der Ausdruck «Anhang» die Anhänge zu diesem Abkommen, die als Bestandteil dieses Abkommens erachtet werden und jede Bezugnahme darauf schliesst die Anhänge mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist;
7. der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden sowie die für diese Preise anwendbaren Bedingungen, einschliesslich Kommissionsgebühren und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

Art. 2 Verkehrsrechte

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für seine regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien:

- a. das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf ihrem Gebiet Landungen für nicht gewerbsmässige Zwecke vorzunehmen.

2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen vereinbarten Rechte für die Errichtung regelmässiger internationaler Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken im entsprechenden Abschnitt des Linienplans bzw. der Linienpläne, welche diesem Abkommen angehängt sind. Solche Linien und Strecken werden nachfolgend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

Beim Betrieb einer vereinbarten Linie auf einer festgelegten Strecke geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen zusätzlich zu den im Absatz 1 dieses Artikels vereinbarten Rechten das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei an den für diese Strecke im Linienplan zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Landungen vorzunehmen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschliesslich Postsendungen, aufzunehmen oder abzusetzen.

3. Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels berechtigt die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt oder als Entlohnung Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen

aufzunehmen, die für einen anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

4. 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, bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen von solchen Strecken zu erleichtern, einschliesslich der Gewährung der Rechte während der zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes als notwendig erachteten Zeit.

Art. 3 Bezeichnung von Luftverkehrsunternehmen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Solche Bezeichnungen erfolgen durch schriftliche Notifikation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

2. Bei Erhalt der Notifikation einer solchen Bezeichnung erteilen die Luftfahrtbehörden unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

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

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass die Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, und dass sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzen.

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

Art. 4 Widerruf oder Aussetzung der Betriebsbewilligung

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

- a. sie nicht den Beweis besitzt, dass die besagten Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, und dass sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzen; oder
 - b. die besagten Luftfahrtunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben; oder
 - c. die besagten Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.
2. Die in Absatz 1 dieses Artikels aufgeführten Rechte werden erst nach Konsultation der anderen Vertragspartei ausgeübt, sofern nicht Sofortmassnahmen notwendig sind, um weitere Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu vermeiden.

Art. 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 vereinbarten Linien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind.
2. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.
3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Luftfahrteinrichtungen, Besatzungen, Luftfahrzeugen und den Betrieb der Luftfahrzeuge verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuchs stattfinden.
4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei die in Absatz 3 dieses Artikels erwähnten Sicherheitsstandards, welche den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Standards entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung der Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bekannt gegeben. Die andere Vertragspartei hat dann innerhalb der vereinbarten Zeitdauer geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.
5. Zusätzlich wird gestützt auf Artikel 16 des Übereinkommens vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Namen für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, von den zuständigen Vertretern der anderen Vertragspartei überprüft werden kann, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, vorausgesetzt, dass dies den Betrieb des Luftfahrzeugs nicht ungebührlich verzögert. Ungeachtet der Verpflichtungen von Artikel 33 des Übereinkommens muss der Zweck der Überprüfung darin liegen, die Gültigkeit der erforderlichen Unterlagen und der Ausweise ihrer Besatzungen zu überprüfen sowie sicherzustellen, dass die

Ausrüstung des Luftfahrzeuges und dessen Zustand den zu diesem Zeitpunkt vom Übereinkommen aufgestellten Standards entsprechen.

6. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung von Luftverkehrsunternehmen der andern Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die erste Vertragspartei als Ergebnis einer Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, einer Zulassungsverweigerung für Rampinspektionen, von Verhandlungen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringende Massnahmen zur Sicherheit einer Flugoperation erforderlich sind.

7. Alle in Übereinstimmung mit Absatz 4 dieses Artikels von einer Vertragspartei ergriffenen Massnahmen werden aufgehoben, sobald die Gründe, welche die Massnahmen ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

Art. 6 Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

1. Die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei auf den internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen, ihre Vorräte, (einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak), die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, sind bei der Ankunft im Gebiete der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren, Abgaben und anderen gleichartige Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt oder auf demjenigen Teil der Reise an Bord verbraucht werden, der über diesem Gebiet durchgeführt wird.

2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren, ausgenommen Entgelte für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls 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 abfliegenden Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b. die Ersatzteile, die in das Gebiet einer der Vertragspartei für den Unterhalt oder die Instandsetzung der von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c. die Treib- und Schmierstoffe, die im Gebiet einer Vertragspartei für die Versorgung abfliegender Luftfahrzeuge der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei bestimmt sind, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen werden;
- d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen für geschäftliche und operationelle Zwecke innerhalb des

Flughafenbereichs gebraucht werden, vorausgesetzt, dass solches Material und solche Ausrüstungen der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.

Das in den Buchstaben a, b und c erwähnte Material kann unter Zollaufsicht oder Kontrolle gestellt werden.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord von Luftfahrzeugen von Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei 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. Jegliche Gebühren, die von einer Vertragspartei für den Gebrauch von Flughäfen und Flugsicherungsanlagen durch Luftfahrzeuge irgendeiner anderen Vertragspartei auferlegt oder zur Erhebung zugelassen werden, dürfen nicht höher als diejenigen, welche von ihren eigenen Luftfahrzeugen, die auf regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien eingesetzt werden, zu bezahlen sind.

5. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen kommen auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Luftverkehrsunternehmen Vereinbarungen abgeschlossen haben über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1, 2 und 3 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände ins Gebiet der anderen Vertragspartei, vorausgesetzt, dass diesen anderen Luftverkehrsunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Art. 7 Anwendung der nationalen Gesetzgebung

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, welche die Einreise oder die Ausreise von ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Luftfracht und Postsendungen regeln, wie namentlich die Formalitäten für die Einreise, die Zollabfertigung, die Immigration, die Pässe, den Zoll, die Währung, die gesundheitspolizeilichen und sanitärischen Vorschriften, sind von den Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht und Postsendungen oder in deren Namen bei der Einreise, Ausreise oder während des Aufenthaltes in ihrem Gebiet zu beachten.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder den Betrieb und die Flugsicherung dieser Luftfahrzeuge der anderen Vertragspartei regeln, während diese sich in ihrem Gebiet befinden, sind anwendbar.

3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen Luftverkehrsunternehmen im Vergleich mit den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Art. 8 Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Linien

1. Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der beiden Vertragsparteien beim Anbieten der von diesem Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrslinien gleiche und gerechte Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. Jede Vertragspartei unternimmt alle geeigneten Massnahmen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches, um jegliche Form von Diskriminierung und von unfairen, wettbewerbsschädigenden und räuberischen Praktiken zu beseitigen, welche sich auf die Wettbewerbsstellung der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Ausübung der in diesem Abkommen aufgeführten Rechte und Berechtigungen nachteilig auswirken können.
3. Keine Einschränkungen bestehen bezüglich der Kapazitäten und der Anzahl Frequenzen und/oder der Flugzeugtypen, welche von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der beiden Vertragsparteien bei jeder Betriebsart (Fluggäste, Fracht und Post, getrennt oder gemeinsam) betrieben werden können.
4. Keine Vertragspartei beschränkt einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenzen, die Regelmässigkeit von Diensten oder den/die Flugzeugtypen, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, ausgenommen, wenn dies aufgrund zollrelevanter, technischer, betrieblicher oder umweltschutzbedingter Gründe bei gleichartigen Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens verlangt werden kann.

Art. 9 Unterbreitung betrieblicher Informationen

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei unterbreiten den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung möglichst frühzeitig, jedoch nicht später als dreissig (30) Tage vor der Aufnahme der vereinbarten Linien, die Flugpläne, einschliesslich Angaben über den zum Einsatz kommenden Flugzeugtyp.
2. Die Anforderungen dieses Artikels finden auch auf jede Änderung der vereinbarten Linien Anwendung.
3. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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. 10 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 1963³ in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970⁴ in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁵ in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988⁶ in Montreal sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

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 Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, 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.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter 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, 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.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche 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.

³ SR 0.748.710.1

⁴ SR 0.748.710.2

⁵ SR 0.748.710.3

⁶ SR 0.748.710.31

6. Wenn eine Vertragspartei vernünftige Gründe zur Annahme hat, dass die andere Vertragspartei von den Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden jener Partei um sofortige Beratung mit den Luftfahrtbehörden der anderen Partei nachsuchen. Kommt keine zufriedenstellende Einigung innerhalb von fünfzehn (15) Tagen vom Zeitpunkt eines solchen Ersuchens zustande, stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigungen der Luftverkehrsunternehmen jener Vertragspartei zurückzubehalten, zu widerrufen, zu beschränken oder Bedingungen zu unterwerfen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf der fünfzehn (15) Tage vorläufige Massnahmen ergreifen.

Art. 11 Tarife

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

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

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

3. Keine Vertragspartei trifft einseitig Vorkehrungen, um die Einführung oder Beibehaltung eines Tarifs zu verhindern, der von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben oder zur Erhebung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen vereinbar ist, kann sie Beratungen verlangen und der anderen Vertragspartei innerhalb von vierzehn (14) Tagen seit Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Verhandlungen finden spätestens vierzehn (14) Tage nach Erhalt des Begehrens statt. Kommt keine Einigung zustande, wird der Tarif angewandt oder bleibt in Kraft.

Art. 11^{bis} Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden auferlegt werden oder zur Erhebung zugelassen werden, gerecht und vernünftig sind. Diese Gebühren beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen und dürfen nicht höher sein als diejenigen, die von anderen Luftverkehrsunternehmen für solche Dienste bezahlt werden.

2. Keine Vertragspartei räumt ihren eigenen oder irgendwelchen anderen Luftverkehrsunternehmen, die gleichartige internationale Luftverkehrslinien betreiben, bezüglich Benützungsgebühren eine Vorzugsstellung ein und auferlegt den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei höhere Benützungsgebühren oder lässt solche zu als diejenigen, welche sie ihren eigenen bezeichneten Luftverkehrsunternehmen belastet, welche vergleichbare internationale Luftverkehrslinien betreiben, vergleichbare Luftfahrzeuge einsetzen und damit verbundene Einrichtungen und Dienste beanspruchen.

3. Jede Vertragspartei fördert Beratungen zwischen ihren für Gebühren zuständigen Stellen und den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen, welche die Dienstleistungen und Einrichtungen in Anspruch nehmen. Diesen Benutzern ist möglichst rechtzeitig jeder Änderungsvorschlag betreffend Benützungsgebühren zur Kenntnis zu bringen, zusammen mit entsprechenden unterstützenden Informationen und Daten, um ihnen zu ermöglichen, ihre Ansichten vor der Umsetzung der Änderungen bekannt zu geben.

Art. 12 Statistische Angaben

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Verlangen periodische oder andere statistische Angaben, die vernünftigerweise zur Überprüfung der angebotenen Kapazität der von der an erster Stelle in diesem Artikel genannten Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen verlangt werden können. Solche Angaben enthalten alle Informationen, die erforderlich sind, um den Umfang des von diesen Luftverkehrsunternehmen beförderten Verkehrs auf den vereinbarten Linien und die Herkunfts- und Bestimmungsorte dieses Verkehrs zu bestimmen.

Art. 13 Überweisung von Erträgen

1. Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, Einnahmenüberschüsse, die auf dem Gebiet der entsprechenden Vertragspartei erarbeitet wurden, zu überweisen. Solche Überweisungen erfolgen jedoch in Übereinstimmung mit den Devisenbestimmungen derjenigen Vertragspartei, auf deren Gebiet die Überschüsse erzielt werden. Solche Überweisungen werden auf der Grundlage der amtlichen Wechselkurse abgewickelt, oder, wo solche amtliche Wechselkurse nicht bestehen, zu den am Devisenmarkt geltenden Kursen für laufende Zahlungen.

2. Wenn eine Vertragspartei für die Überweisung von Einnahmenüberschüssen der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei Beschränkungen auferlegt, ist letztere umgekehrt berechtigt, den von der ersten Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen entsprechende Beschränkungen aufzuerlegen.

Art. 13^{bis} Intermodale Beförderung

Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei dürfen in Verbindung mit internationalen Luftverkehrslinien jedes Landverkehrsmittel zur Beförderung von und nach jedem Punkt im Gebiet der Vertragsparteien oder in Drittstaaten gemäss diesem Abkommen und seinem Anhang benutzen. Das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen kann wählen, ob es den Landverkehr selbst durchführt oder ob es ihn durch Vereinbarungen mit anderen Landverkehrsträgern, einschliesslich «Code Sharing»-Vereinbarungen, durchführen lässt, in Übereinstimmung mit der einschlägigen nationalen Gesetzgebung über Beförderung im Landverkehr. Diese intermodale Beförderung kann als durchgehender Dienst und zu einem einzigen Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Landweg gemeinsam gilt, angeboten werden, vorausgesetzt, dass Fluggäste und Versender als Anbieter der betreffenden Beförderung informiert werden.

Art. 14 Personal

Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, Angestellte und anderes für die Verwaltung, den technischen und betrieblichen Ablauf der Luftverkehrstätigkeiten verantwortliches Personal in Übereinstimmung mit den Regeln und Verordnungen über die Einreise, die Niederlassung und die Beschäftigung einzubringen und aufrechtzuerhalten.

Art. 15 Beratungen

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit beraten sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit, um sich über die Umsetzung und die befriedigende Einhaltung der Bestimmungen dieses Abkommens und den Linienplan im Anhang zu vergewissern, und sie beraten sich, wenn es nötig ist, um dafür Änderungen vorzusehen.
2. Jede Vertragspartei kann Beratungen verlangen, welche entweder mündlich oder schriftlich durchgeführt werden und innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen vom Zeitpunkt des Erhalts des Gesuchs an beginnen, sofern die beiden Vertragsparteien keine Verlängerung oder Kürzung dieser Frist vereinbaren.

Art. 16 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen, die nicht durch direkte Verhandlungen oder auf diplomatischem Weg gelöst werden kann, wird auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet.
2. In diesem Fall bezeichnet jede Vertragspartei 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

⁷ Eingefügt durch Art. 1 des Prot. vom 5. Dez. 2023, vorläufig angewendet seit 5. Dez. 2023 (AS 2025 241).

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 aus dem Verfahren entstehenden Kosten.

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

Art. 17 Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens einschliesslich des angehängten Linienplanes zu ändern, erfolgt dies nach Verhandlungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 dieses Abkommens.

2. Betrifft die Änderung die Bestimmungen des Abkommens, andere als diejenigen des angehängten Linienplanes, wird die Änderung von jeder Vertragspartei in Übereinstimmung mit ihren verfassungsmässigen Verfahren genehmigt und tritt am Tag des auf diplomatischem Weg erfolgten Notenwechsels in Kraft.

3. Wenn die Änderung lediglich die Bestimmungen des Linienplanes im Anhang betrifft, wird sie zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten vereinbart und wird vom Zeitpunkt der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden rechtswirksam.

Art. 18 Mehrseitige Übereinkommen

Dieses Abkommen und seine Anhänge werden geändert, um mit jedem mehrseitigen Übereinkommen, welches die Vertragsparteien zukünftig bindet, übereinzustimmen.

Art. 19 Hinterlegung

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

Art. 20 Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens notifizieren; eine solche Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall wird die Kündigung zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Empfangs der Notifizierung durch die andere Vertragspartei rechtswirksam, sofern die Notifizierung nicht in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird. Liegt keine Empfangsbestätigung der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Art. 21 Datum des Inkrafttretens des Abkommens

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt seiner Unterzeichnung an vorläufig angewandt und suspendiert die Anwendung des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Vereinigten Arabischen Emiraten vom 13. März 1989⁸ über die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus. Es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens wird das Abkommen zwischen den beiden Vertragsparteien vom 13. März 1989⁹ über die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus aufgehoben.

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Colombo, Sri Lanka, am 7. Dezember 2017, in englischer, arabischer und deutscher Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für die
Schweizerische Eidgenossenschaft:

Frédéric Rocheray

Für die
Vereinigten Arabischen Emirate:

Seif Mohamed al Suwaidi

⁸ SR 0.748.127.193.25

⁹ [AS 1993 1526]

Linienpläne

Linienplan I

Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Luftverkehrsunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte in der Schweiz	Zwischenlandepunkte	Punkte in den Vereinigten Ara- bischen Emiraten	Punkte über die Vereinigten Arabischen Emirate hinaus
Jeder Punkt in der Schweiz	Jeder Punkt	Jeder Punkt in den Vereinigten Arabi- schen Emiraten	Jeder Punkt darüber hinaus

Anmerkungen:

1. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus auf den festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus auf den festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermassen direkten Strecke bedient wird.
3. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen können jede der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
4. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen können nicht erwähnte Punkte unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.
5. Punkte im Gebiet jeder Vertragspartei können in jeder Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass zwischen diesen Punkten keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

Linienplan II

Strecken, auf denen die von den Vereinigten Arabischen Emiraten bezeichneten Luftverkehrsunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte in den Vereinigten Arabischen Emiraten	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Jeder Punkt in den Vereinigten Arabischen Emiraten	Jeder Punkt	Jeder Punkt in der Schweiz	Jeder Punkt innerhalb Europas

Anmerkungen:

1. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus auf den festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus auf den festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermaßen direkten Strecke bedient wird.
3. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen können jede der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
4. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen können nicht erwähnte Punkte unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.
5. Punkte im Gebiet jeder Vertragspartei können in jeder Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass zwischen diesen Punkten keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

