

Original

## **Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien über den Luftlinienverkehr**

Abgeschlossen am 6. September 2016  
In Kraft getreten durch Notenaustausch vom 6. Mai 2019  
(Stand am 6. Mai 2019)

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
und  
die Regierung der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien  
(nachstehend die «Vertragsparteien»);*

in dem Wunsch, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des am Markt herrschenden Wettbewerbs zwischen 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, den Wohlstand der Konsumenten und das wirtschaftliche Wachstum fördern;

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

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;

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:

AS 2019 1629

<sup>1</sup> SR 0.748.0

- a. «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;
  - b. «Luftfahrtbehörden», im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt und, im Fall von Äthiopien, das Ministerium für Verkehr und Kommunikation, die Äthiopische Zivilluftfahrtbehörde, oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
  - c. «Bezeichnete Luftfahrtunternehmen» ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien bezeichnet hat;
  - d. «Vereinbarte Linien» Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
  - e. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftfahrtunternehmen» und «Landung zu nichtgewerblichen Zwecken» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
  - f. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
  - g. «Tarif» die Preise für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht sowie die für diese Preise anwendbaren Bedingungen, einschliesslich Kommissionsgebühren und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen;
  - h. «Bodenausrüstung», «Bordvorräte» und «Ersatzteile» das, was in Anhang 9 des Übereinkommens festgelegt ist.
2. Der Anhang ist fester Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

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

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb von internationalen 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, auf dem genannten Gebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen;
  - c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen;
  - d. das Recht, auf dem Gebiet von Drittstaaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen und die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegt sind.
3. Aus diesem Artikel kann kein Recht für die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei abgeleitet werden, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Postsendungen an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei ist.
4. Wenn die bezeichneten 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 befliegenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu ermöglichen sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines funktionsfähigen Betriebes zu gewähren.

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

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen genießen beim Bereitstellen der von diesem Abkommen erfassten vereinbarten Linien gerechte und gleiche Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht eines 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 lässt zu, dass die bezeichneten Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihnen angebotenen internationalen Luftverkehrslinien aufgrund kommerzieller, marktbezogener Überlegungen festlegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmäßigkeit der Linie oder den Luftfahrzeugtyp oder die Luftfahrzeugtypen, der oder die von bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus die Umwelt betreffenden Gründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.

4. Ungeachtet von Absatz 3 dieses Artikels wird das Kapazitäts- und Frequenzregime zwischen beiden Vertragsparteien vereinbart. Danach werden die zur Verfügung stehenden Kapazitäten und Frequenzen von Zeit zu Zeit zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien besprochen und jede diesbezüglich vereinbarte Änderung wird durch den Austausch von diplomatischen Noten bestätigt.

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

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

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

3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen Luftfahrtunternehmen gegenüber den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

#### **Art. 5** Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, 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 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. 6**                   Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen zu widerrufen, auszusetzen oder 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 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 diesem Artikel aufgeführten Rechte werden erst nach Konsultation der anderen Vertragspartei ausgeübt, sofern nicht Sofortmassnahmen notwendig sind, um weitere Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu vermeiden.

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

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer Rechte und Pflichten gemäss internationalem Recht einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des 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

<sup>2</sup> SR 0.748.710.1

<sup>3</sup> SR 0.748.710.2

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 die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, gegen Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsbestimmungen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Halter von Luftfahrzeugen und Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, 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 Luftsicherheitsbestimmungen aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in das, die Ausreise aus dem oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Massnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden. Jede Vertragspartei sagt ausserdem eine wohlwollende Prüfung jedes 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 anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander in der erleichterten Kommunikation und durch andere geeignete Massnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

6. Hat eine Vertragspartei berechnigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang dieses Ersuchens keine zufrieden stellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigungen der Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei zu

<sup>4</sup> SR 0.748.710.3

<sup>5</sup> SR 0.748.710.31

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** Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrslinien 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 Befähigungszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

#### **Art. 9** Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Eingang des Gesuchs stattfinden.

2. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in diesen Bereichen die zum Zeitpunkt des Übereinkommens geltenden minimalen oder höheren Sicherheitsstandards und Erfordernisse nicht wirksam einhält und anwendet, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestnormen bekannt gegeben, und die andere Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Unterlässt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder bei einer länger vereinbarten Zeitdauer innerhalb dieser geeignete Massnahmen zu ergreifen, stellt dies einen Grund dar, Artikel 6 dieses Abkommens anzuwenden.

3. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, welches von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder im Rahmen eines Leasing-Vertrages in deren Namen für Luftverkehrslinien von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, während des Aufenthalts auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei von den offiziellen Vertretern dieser anderen Vertragspartei an Bord und aussen am Luftfahrzeug bezüglich der Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Ausweise der Besatzung sowie dem augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung überprüft werden kann (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt), vorausgesetzt, dass die Überprüfung keine unangemessene Verzögerung mit sich bringt.

4. Gibt eine solche Rampinspektion oder eine Serie von Rampinspektionen Anlass zu:

- a. ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entspricht; oder
- b. ernsthaften Bedenken, dass die wirksame Einhaltung und Anwendung der zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Sicherheitsanforderungen mangelhaft ist;

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, 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 anerkannt wurden oder die Anforderungen, nach welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, die Mindestanforderungen dieses Übereinkommens weder erfüllen noch übertreffen.

5. Für den Fall, dass im Rahmen einer Rampinspektion der Zutritt eines Luftfahrzeuges, das von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 3 dieses Artikels betrieben wird, vom Vertreter dieser Luftfahrtunternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 4 dieses Artikels erwähnten Art gegeben sind, und sie kann die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die erste Vertragspartei aufgrund der Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, einer Zutrittsverweigerung zur Vornahme einer Rampinspektion, aufgrund von Konsultationen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Luftfahrtunternehmens erforderlich sind.

7. Jede in Übereinstimmung mit Absatz 2 und 6 von einer Vertragspartei getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese Massnahme ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

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

1. Bei Ankunft im Gebiet einer Vertragspartei sind Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierölen, ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, von allen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Ausserdem werden, mit Ausnahme der Gebühren, die auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, von den gleichen Abgaben und Steuern befreit:
  - a. Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Limitierungen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
  - b. Ersatzteile und ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, zum Unterhalt oder zur Reparatur eines auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeugs eingeführt werden;
  - c. Schmieröle, die für die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei zur Verwendung in einem auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeug bestimmt sind, selbst wenn diese Güter auf einem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei gebraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden;
  - d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen für geschäftliche und betriebliche Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden, vorausgesetzt, dass solches Material und solche Ausrüstungen der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.
3. Die Treibstoffvorräte und die Vorräte von Waren und Dienstleistungen, welche vor Ort bezogen werden, unterliegen den nationalen Gesetzen und Verordnungen der jeweiligen Vertragspartei.
4. 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.
5. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen abgeschlossen haben über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Waren in das Gebiet der anderen Vertragspartei, vorausgesetzt, dass diesen anderen Luftfahrtunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

**Art. 11** Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich auf 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, Grenzverletzungen, Luftpiraterie und Schmuggel von Betäubungsmitteln und Massnahmen zur Einwanderungskontrolle 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 und angemessen sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.

2. Die Gebühren für die Benutzung von Flughäfen, von Flugnavigationseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, dürfen nicht höher sein als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

3. Jede Vertragspartei unterstützt Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den bezeichneten Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen, und sie unterstützt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die bezeichneten Luftfahrtunternehmen im Austausch der erforderlichen Informationen, die eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den Grundsätzen nach den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels ermöglichen. Jede Vertragspartei unterstützt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die 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 Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt.

2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei 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 Bedarf der Luftfahrtunternehmen, mittels Agenten zu beteiligen. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen sind berechtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten zu erwerben, vorbehaltlich der nationalen Gesetze und Verordnungen.

4. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können mit den bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei oder mit Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates, soweit diese die entsprechende Betriebsbewilligung besitzen, Marketingvereinbarungen wie «blocked space», «code sharing» oder andere kommerzielle Vereinbarungen treffen.

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

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, Einnahmeüberschüsse, die in einem angemessenen Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in ihr Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

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

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen betrieben werden, den Luftfahrtbehörden mitgeteilt oder unterbreitet werden.

2. Die Tarife, welche für die Beförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien angewendet werden, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Betriebskosten, der Interessen der Benutzer, eines angemessenen Gewinnes, der Merkmale der Dienste, und, wenn es als angemessen erachtet wird, der Tarife von anderen Luftfahrtunternehmen, die auf der ganzen oder einem Teil der im Anhang festgelegten Strecken angewandt werden, in Betracht zu ziehen sind.

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

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

4. Keine Vertragspartei trifft einseitig Vorkehrungen, um die Einführung oder Beibehaltung eines Tarifs zu verhindern, der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben oder zur Belastung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht in Übereinstimmung mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen steht, kann sie Konsultationen verlangen und der anderen Vertragspartei innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Konsultationen finden spätestens dreissig (30) Tage nach Erhalt des Begehrens statt.

5. Einigen sich die Vertragsparteien in Bezug auf einen Tarif, für welchen eine Ablehnung erteilt wurde, tun die Vertragsparteien ihr Möglichstes, um diese Vereinbarung in Kraft zu setzen. Kommt keine solche Vereinbarung zustande, wird der Tarif angewandt oder bleibt in Kraft.

6. Wird ein Tarif erhöht, so wird von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien keine Zustimmung für Tarife verlangt, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragspartei für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen angewandt werden. In diesem Fall unterbreiten die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einen solchen Tarif bevor er in Kraft tritt.

#### **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 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 Konsultationen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, beginnen zum frühestmöglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch sechzig (60) Tage nach Erhalt des schriftlichen Begehrens von der anderen 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 in voller Kenntnis der Lage zweckmässige und wirtschaftliche Entscheidungen zu ermöglichen.

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

1. Bei Meinungsverschiedenheiten der Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien in erster Linie, diese durch Verhandlungen unter sich beizulegen.
2. Gelangen die Vertragsparteien durch Verhandlungen zu keiner Einigung, können sie auf Ersuchen einer der Vertragsparteien vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einem aus drei Schiedsrichtern zusammengesetzten Schiedsgericht zum Entscheid zu unterbreiten, wobei jede Vertragspartei einen Schiedsrichter ernennt und der dritte Schiedsrichter von den beiden so Ernannten bezeichnet wird. Jede Vertragspartei bezeichnet innerhalb von sechzig (60) Tagen vom Zeitpunkt an gerechnet, an dem eine Vertragspartei auf diplomatischem Weg von der anderen die Anzeige mit dem Begehren zur schiedsgerichtlichen Beurteilung der Meinungsverschiedenheit erhalten hat, den Schiedsrichter, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von dreissig (30) Tagen ernannt. Unterlässt es eine Vertragspartei, innerhalb der vorgegebenen Frist einen Schiedsrichter zu ernennen oder ist der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der vorgegebenen Frist bezeichnet, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderliche Bezeichnung eines Schiedsrichters oder der Schiedsrichter vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsstaaten oder ist er anderweitig verhindert, diese Funktion auszuüben, nimmt sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vor. Der dritte Schiedsrichter muss Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und amtiert als Präsident des Schiedsgerichtes.
3. Das Schiedsgericht bestimmt das Verfahren selbst.
4. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihrer Vertretung im Schiedsverfahren selber. Alle übrigen Ausgaben für das Schiedsverfahren werden zwischen den Vertragsparteien gleichmässig aufgeteilt. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid zu unterziehen.
5. Falls und solange sich eine der Vertragsparteien oder seine bezeichneten Luftfahrtunternehmen nicht einem nach Absatz 2 dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen, kann die andere Vertragspartei die aufgrund dieses Abkommens der säumigen Vertragspartei oder den säumigen bezeichneten Luftfahrtunternehmen, wie der Fall sein mag, gewährten Rechte oder Vorrechte beschränken, vorenthalten oder entziehen.

#### **Art. 20** Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens, einschliesslich des Anhangs hierzu, zu ändern, so verlangt diese Vertragspartei Konsultationen mit der anderen Vertragspartei.

2. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so treten diese Änderungen in Kraft, sobald die Vertragsparteien sich die Erfüllung ihrer nationalen Verfahren angezeigt haben.

3. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien direkt vereinbart werden. Sie werden vom Zeitpunkt ihrer Vereinbarung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch diplomatischen Notenaustausch bestätigt worden sind.

4. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen so geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

### **Art. 21** Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Weg schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Die Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zukommen zu lassen.

2. Die Kündigung tritt am Ende der Flugplanperiode in Kraft, während welcher die Frist von zwölf (12) Monaten nach Empfang der Notifizierung abgelaufen ist, es sei denn, die Notifizierung wird im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien vor dem Ende dieser Frist wieder zurückgezogen.

3. 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. 22** Registrierung

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

### **Art. 23** Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien durch diplomatischen Notenaustausch die Erfüllung ihrer internen Rechtsverfahren über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben. Das Datum des Inkrafttretens entspricht dem Datum des Erhalts der letzten schriftlichen Notifizierung.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens wird das Luftverkehrsabkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Demokratischen Bundesrepublik Äthiopien vom 10. Februar 2000<sup>6</sup> aufgehoben.

<sup>6</sup> [AS 2003 3495]

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Addis Abeba am 6. September 2016, in deutscher und englischer 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:

Yves Rossier

Für die Regierung der Demokratischen  
Bundesrepublik Äthiopien:

Taye Astke Selassie

*Anhang***Linienpläne****Linienplan I**

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

Punkte in der Schweiz	Zwischenlandepunkte	Punkte in Äthiopien	Punkte darüber hinaus
Alle Punkte	2 Punkte	Alle Punkte	2 Punkte

**Linienplan II**

Strecken, auf denen die von Äthiopien bezeichneten Luftfahrtunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Punkte in Äthiopien	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Alle Punkte	2 Punkte	Alle Punkte	2 Punkte*

\* Punkte in den USA können mit Verkehrsrechten in 5. Freiheit nur über Basel und Genf bedient werden.

*Anmerkungen:*

1. Die Zwischenlandepunkte und die Punkte darüber hinaus auf den festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
3. Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen kann Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus bedienen, sofern keine Verkehrsrechte ausgeübt werden, mit der Ausnahme von bestimmten Punkten, die zum Zeitpunkt der Flugplanunterbreitung festgelegt werden.