

Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Mongolei über den Luftverkehr

Abgeschlossen am 3. März 2000
Provisorisch angewendet ab 3. März 2000
(Stand am 4. Juli 2006)

*Da die Schweizerische Eidgenossenschaft
und
die Mongolei*

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944¹ in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln, und

um für den Luftlinienverkehr zwischen und über ihre entsprechenden Gebiete hinaus die notwendige Grundlage zu schaffen,

haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Mongolei, nachfolgend «Vertragsparteien» genannt,

folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:

- a) der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs 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) der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall der Mongolei, das Ministerium für Infrastrukturentwicklung, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c) der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 6 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;

- d) der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für den Transport von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen, sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

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 die Errichtung von Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhangs festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

- a) das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
- c) das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen einzeln oder in Kombination 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 dritten Staaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen einzeln oder in Kombination aufzunehmen und abzusetzen, die für die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen.

3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

4. Wenn das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, 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 dieser Zeit die notwendigen Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Art. 3 Ausübung der Rechte

1. Die bezeichneten Unternehmen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten.
2. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieses letztgenannten Unternehmens, welches ganz oder teilweise die gleichen Strecken bedient, nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.
3. Die vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angeflogenen Punkten entspricht.
4. Das Recht jedes bezeichneten Unternehmens, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten im internationalen Verkehr Beförderungen auszuführen, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen, durch die beiden Vertragsparteien bestätigten Grundsätzen einer normalen Entwicklung ausgeübt werden und unter der Voraussetzung, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:
 - a) der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
 - b) der Verkehrsnachfrage der durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;
 - c) den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.
5. Keine Vertragspartei beschränkt einseitig den Betrieb des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, ausgenommen aufgrund der Bestimmungen dieses Abkommens oder einheitlicher Bedingungen, die sich aus dem Übereinkommen von Chikago ergeben.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise in ihr Gebiet, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.
3. Keine Vertragspartei darf ihrem eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in

diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Art. 5 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, 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 1963² in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970³ in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁴ in Montreal, den Bestimmungen des dazugehörigen Zusatzprotokoll zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988⁵ 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 sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, 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 Beziehungen 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 enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck,

² SR 0.748.710.1

³ SR 0.748.710.2

⁴ SR 0.748.710.3

⁵ SR 0.748.710.31

Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um 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 Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

Art. 6 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien und kann jederzeit zurückgezogen oder geändert werden.

2. Die Luftfahrtbehörden, die die Anzeige der Bezeichnung erhalten haben, erteilen unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem Unternehmen, das die andere Vertragspartei bezeichnet hat, den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von diesen Behörden üblicherweise angewandten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Chikago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben 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 der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 14 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

Art. 7 Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen oder vorübergehend aufzuheben

oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie als nötig erachtet:

- a) wenn dieses Unternehmen nicht beweisen kann, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen; oder
- b) wenn dieses Unternehmen Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder in schwerer Weise missachtet hat; oder
- c) wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreibt.

2. Ein solches Recht kann erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden, ausser wenn der Widerruf, das vorläufige Verbot oder die Auflage von Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen sind, unmittelbar nötig sind, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhüten.

Art. 8 Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden, so lange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.

2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die von der anderen Vertragspartei oder von einem anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Ausweise nicht als gültig anzuerkennen.

Art. 9 Flugsicherheit

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsnormen betreffend allen Bereichen der Besatzungsmitglieder, Luftfahrzeugen oder deren Operation verlangen. Diese Konsultationen finden innerhalb von 30 Tagen dieser Anfrage statt.

2. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei in irgendeinem dieser Bereiche Sicherheitsnormen, die zumindest den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens von Chicago festgelegten Mindestnormen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, muss die erste Vertragspartei die andere Vertragspartei über diese Feststellungen benachrichtigen und die zur Erfüllung dieser Mindestnormen als notwendig erachteten Schritte bekannt geben und die andere Vertragspartei hat geeignete Abhilfemassnahmen zu ergreifen. Für den Fall, dass die andere Vertragspartei nicht innerhalb von 15 Tagen oder einer vereinbarten längeren Frist geeignete Massnahmen ergreift, ist Artikel 7 dieses Abkommens anwendbar.

3. Ungeachtet den in Artikel 33 des Übereinkommens von Chicago erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes durch ein Unternehmen einer der Vertragsparteien auf Strecken von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei

betriebenes Luftfahrzeug während des Aufenthaltes im Gebiet der anderen Vertragspartei Gegenstand einer Untersuchung durch berechnigte Vertreter der anderen Vertragspartei sein kann. Die Überprüfung an Bord und im Bereich des Luftfahrzeuges bezieht sich auf die Gültigkeit der Lufttüchtigkeitszeugnisse und der Ausweise der Besatzungen sowie den gegenwärtigen Zustand des Luftfahrzeuges und dessen Ausrüstung (in diesem Artikel «Rampinspection» genannt) und sie darf nicht zu unverhältnismässigen Verspätungen führen.

4. Gibt eine solche Rampinspection oder eine Serie solcher Inspektionen Anlass zu:
- a) ernsthaften Befürchtungen, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht den zu dieser Zeit auf Grund des Übereinkommens von Chikago festgelegten Mindestnormen entspricht; oder
 - b) ernsthaften Befürchtungen, dass ein Mangel an wirksamem Unterhalt und Vollzug von zu dieser Zeit auf Grund des Übereinkommens von Chikago festgelegten Sicherheitsnormen besteht,

ist die Vertragspartei, welche die Rampinspection durchführt, nach Artikel 33 des Übereinkommens von Chikago frei daraus zu schliessen, dass die Erfordernisse, unter welchen das Lufttüchtigkeitszeugnis oder die Fähigkeitsausweise mit Bezug auf dieses Luftfahrzeug oder die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder anerkannt wurden, oder die Erfordernisse, unter welchen dieses Luftfahrzeug betrieben werden, nicht den auf Grund des Übereinkommens von Chikago festgelegten Mindestnormen entsprechen oder diese übertreffen.

5. Für den Fall, dass der Zugang zur Vornahme einer Rampinspection eines von einem Unternehmen einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit vorerwähntem Absatz 3 betriebenen Luftfahrzeuges durch einen Vertreter dieses Unternehmens verweigert wird, ist die andere Vertragspartei frei anzunehmen, dass ernsthafte Befürchtungen im Sinne des vorerwähnten Absatzes 4 bestehen und sie kann daraus die in diesem Absatz erwähnten Schlussfolgerungen ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung eines Unternehmens der anderen Vertragspartei vorübergehend aufzuheben oder abzuändern unmittelbar für den Fall, dass die erste Vertragspartei aufgrund einer Rampinspection, einer Serie von Rampinspections oder eines verweigerten Zuganges für Rampeninspections oder aufgrund von Beratungen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass unmittelbarer Handlungsbedarf entscheidend für die Sicherheit der Durchführung von Flügen eines Unternehmens ist.

7. Jede Massnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den vorerwähnten Absätzen 2 und 6 muss aufgehoben werden, sobald die Gründe für diese Massnahmen nicht mehr bestehen.

Art. 10 Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von

allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren, ausgenommen das Entgelt 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 Luftfahrzeuge bestimmt sind, die vom bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b) die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c) die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind;
- d) die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei benötigten erforderlichen Dokumente, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial. Ferner Fahrzeuge, Material und Ausrüstungsgegenstände, welche vom bezeichneten Unternehmen für gewerbsmäßige und operationelle Zwecke innerhalb des Flughafenareales verwendet werden. Voraussetzung ist, dass diese Gegenstände der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der vom bezeichneten Unternehmen 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 das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen hat über die Leihe der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände oder deren Überführung ins Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dazu ist, dass diesem oder diesen anderen Unternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Art. 11 Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die sie dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auferlegt oder die

sie durch ihre zuständigen Behörden auferlegen lässt, gerecht und vernünftig sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.

2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugsicherungseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen 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.

Art. 12 Geschäftstätigkeit

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen; dieses setzt sich aus versetzten oder aus örtlich angestellten Beschäftigten zusammen.

2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei lassen den Vertretungen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei die für einen ordnungsgemässen Betrieb erforderliche Unterstützung zukommen.

3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben des Unternehmens, mittels Agenten zu beteiligen. Jedes Unternehmen ist berechtigt, solche Beförderungsscheine zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungsscheine in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

Art. 13 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, Einnahmenüberschüsse, die in einem vernünftigen Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Art. 14 Tarife

1. Die Tarife, die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei für die von diesem Abkommen erfassten Dienste angewandt werden, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Interessen der Benützer, der Betriebskosten, der besonderen Merkmale der Dienste, der Kommissionsätze, eines vernünftigen Gewinnes, der Tarife anderer Unternehmen und andere wirtschaftliche Überlegungen zum Marktgeschehen in Betracht zu ziehen sind.

2. Die Luftfahrtbehörden achten besonders auf Tarife, gegen die Einwände bestehen können aufgrund der Tatsache, dass sie unvernünftigerweise diskriminierend sind, übermässig hoch oder über Gebühren einschränkend zufolge Missbrauchs einer

beherrschenden Stellung, künstlich tief als Folge direkter oder indirekter Hilfe oder Unterstützung oder die überrissen sind.

3. Die Tarife sind mindestens 14 Arbeitstage vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. Die Luftfahrtbehörden genehmigen die unterbreiteten Tarife oder lehnen diese ab für Einweg- oder Rundwegbeförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien, die in ihrem eigenen Gebiet beginnen. Im Fall einer Ablehnung geben sie die Nichtgenehmigung den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei so früh als möglich oder mindestens innerhalb von sieben Tagen nach Empfang der Eingabe bekannt.

4. Keine der Vertragsparteien unternimmt einseitige Vorkehrungen, um die Einführung von vorgeschlagenen Tarifen oder die Aufrechterhaltung bestehender Tarife für die Beförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien, die im Gebiet der anderen Partei beginnt, zu verhindern.

5. Ungeachtet Absatz 4 hiervor müssen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, falls sie glauben, dass ein Tarif für die Beförderung nach ihrem Gebiet unter die in Absatz 2 hiervor erwähnten Kategorien fällt, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei so schnell als möglich oder mindestens innerhalb von sieben Tagen vom Zeitpunkt des Empfangs der Eingabe bei ihnen ihre Nichtgenehmigung bekannt geben.

6. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können Verhandlungen über jeden Tarif verlangen, der Gegenstand der Nichtgenehmigung war. Solche Verhandlungen müssen innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt eines entsprechenden Begehrens stattfinden. Wenn die Vertragsparteien eine Einigung erzielen, bemüht sich jede Partei nach besten Kräften, dieses Einvernehmen wirksam zu verwirklichen. Kommt keine Einigung zustande, geht die Entscheidung jener Vertragspartei vor, von deren Gebiet aus die Beförderung ihren Anfang nimmt.

7. Für die Beförderung zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gestatten die Luftfahrtbehörden dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, mit jedem Tarif für das gleiche Städtepaar gleichzuziehen, der gegenwärtig zur Anwendung durch ein Unternehmen einer jeden Vertragspartei oder eines Drittstaates zugelassen ist.

Art. 15 Unterbreitung der Flugpläne

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens 30 Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien die Flugpläne zur Genehmigung. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.

2. Für Verdichtungsflüge, die das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen will, ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Ein solches Begehren ist in der Regel mindestens zwei Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

Art. 16 Statistische Angaben

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

Art. 17 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Durchsetzung, die Auslegung, die Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, müssen innerhalb von 60 Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das schriftliche Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

Art. 18 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über dieses Abkommen, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege behoben werden können, werden auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, der 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. Im Falle dass der Präsident Angehöriger einer der Vertragsparteien ist, wird das älteste nachfolgende Mitglied des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation welches nicht aufgrund dieses Befundes disqualifiziert ist, mit der Ernennung beauftragt.

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. 19 Änderungen

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird eine solche Änderung, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben, vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Tage ihrer Unterzeichnung

an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

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

Art. 20 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. Die Kündigung wird wirksam auf Ende einer Flugplanperiode, wobei eine Frist von 12 Monaten nach Empfang der Anzeige abgelaufen sein muss. Sie kann aber in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen werden.

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

Art. 21 Hinterlegung

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

Art. 22 Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Um das zu beurkunden, haben die durch ihre Regierungen entsprechend bevollmächtigten Unterzeichnenden, dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Beijing am 3. März 2000, in doppelter Urschrift, in mongolischer, deutscher und englischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, der Auslegung oder der Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:

Dominique Dreyer

Für die
Regierung der Mongolei:

Dagva Tsakhilgaan

Linienpläne**Linienplan I**

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Mongolei	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	später zu vereinbaren	Punkte in der Mongolei	später zu vereinbaren

Linienplan II

Strecken, auf denen die von der Mongolei bezeichneten Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Mongolei	später zu vereinbaren	Punkte in der Schweiz	später zu vereinbaren

Anmerkungen

1. Die Zwischenlandepunkte und die Punkte darüber hinaus können auf den festgelegten Strecken nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann nicht im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführte Zwischenlandepunkte oder Punkte darüber hinaus unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

