



## Übersetzung

# Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Republik Singapur über den Luftlinienverkehr

Abgeschlossen am 21. Oktober 2024  
In Kraft getreten durch Notenaustausch am 13. Dezember 2024

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
und  
die Regierung der Republik Singapur*

(nachstehend einzeln «Vertragspartei» und gemeinsam «Vertragsparteien» genannt),  
als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944<sup>1</sup> in Chicago zur Unterzeichnung auf-  
gelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt;

in dem Wunsch, ein neues Abkommen zum Zwecke des Betriebs von Fluglinien zwi-  
schen ihren jeweiligen Gebieten und darüber hinaus zu schliessen;

in dem Wunsch, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des am  
Markt herrschenden Wettbewerbs zwischen Fluglinienunternehmen mit einem Min-  
destmass an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern;

in dem Wunsch, den Ausbau von Möglichkeiten für internationale Fluglinien zu er-  
leichtern;

in Anerkennung der Tatsache, dass leistungs- und wettbewerbsfähige internationale  
Fluglinien den Handel, den Wohlstand der Konsumentinnen und Konsumenten und  
das wirtschaftliche Wachstum fördern;

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

in dem Wunsch, auf internationalen Fluglinien 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 Betrieb von Fluglinien beein-

SR 0.748.127.196.89

<sup>1</sup> SR 0.748.0

trächtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

*haben Folgendes vereinbart:*

## **Art. 1**            Begriffe

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

- a. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommenen Anhänge und aller nach den Artikeln 90 und 94 angenommenen 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 der Republik Singapur das für Verkehr zuständige Ministerium und die Zivilluftfahrtbehörde oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. «Luftverkehrsbetreiberzeugnis» ein Dokument, welches für ein Fluglinienunternehmen ausgestellt wurde und das bestätigt, dass das betreffende Fluglinienunternehmen über die fachliche Eignung und Organisation verfügt, um den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen für die im Zeugnis angegebenen Luftverkehrsaktivitäten sicherzustellen;
- d. «bezeichnete Fluglinienunternehmen» ein oder mehrere Fluglinienunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Strecken bezeichnet hat;
- e. «vereinbarte Fluglinien» Fluglinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
- f. «Fluglinie», «internationale Fluglinie», «Fluglinienunternehmen» und «nicht-gewerbliche Landung» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
- g. «festgelegte Strecken» die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Strecken;
- h. «verkehrsträgerübergreifende Beförderung» die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination, in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gegen Entgelt;
- i. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;

- j. «Benutzungsgebühren» die Gebühren, die den Fluglinienunternehmen von der zuständigen Behörde auferlegt werden oder deren Erhebung von dieser Behörde genehmigt wurde für die Bereitstellung von Einrichtungen und Dienstleistungen an Flughäfen oder im Bereich der Flugnavigation oder der Luftsicherheit, einschliesslich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen für Luftfahrzeuge, ihre Besatzungen, Fluggäste und Fracht; und
  - k. «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.
2. Der Anhang ist fester Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf dieses 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 Fluglinien auf den in den Linienplänen des Anhangs festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Fluglinien» und «festgelegte Strecken» genannt.
2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens gewährt jede Vertragspartei der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für den Betrieb von internationalen Fluglinien durch die bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei:
  - a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtgewerbliche Landungen durchzuführen;
  - c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen, getrennt 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 Drittstaaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination, aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen; und
  - e. andere in diesem Abkommen festgelegte Rechte.

3. Aus diesem Abkommen kann kein Recht für die bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei abgeleitet werden, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Postsendungen, getrennt oder in Kombination, an Bord zu nehmen oder abzusetzen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

4. Wenn die bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage sind, eine Fluglinie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Fluglinie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu ermöglichen sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zu gewähren, die zur Erleichterung eines funktionsfähigen Betriebes nötig sind.

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

1. Jede Vertragspartei räumt den bezeichneten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien beim Bereitstellen der von diesem Abkommen erfassten vereinbarten Fluglinien gerechte und gleiche Wettbewerbsmöglichkeiten ein.

2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht eines der bezeichneten Fluglinienunternehmen, 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 jedes bezeichnete Fluglinienunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Fluglinien aufgrund kommerzieller Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder die Regelmässigkeit der Fluglinie, die Zahl der Bestimmungsorte oder den Luftfahrzeugtyp oder die Luftfahrzeugtypen, der oder die von bezeichneten Fluglinienunternehmen 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.

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

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei betreffend den Ein- 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 Fluglinienunternehmen 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 Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.
3. Keine Vertragspartei räumt ihrem eigenen oder einem anderen Fluglinienunternehmen gegenüber einem bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung ein.

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

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, schriftlich ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Strecken zu bezeichnen und solche Bezeichnungen zu entziehen oder zu ändern. Solche Bezeichnungen werden durch schriftliche Notifikation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien übermittelt und wirksam.
2. Bei Erhalt der Notifikation einer solchen Bezeichnung erteilen die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei dem bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendigen Betriebsbewilligungen und technischen Genehmigungen unter Vorbehalt, dass:
  - a. der Eintrag ins Handelsregister und der Hauptgeschäftssitz des bezeichneten Fluglinienunternehmens sich im Gebiet der Vertragspartei befinden, welche das Fluglinienunternehmen bezeichnet hat, und das bezeichnete Fluglinienunternehmen ein gültiges, von der besagten Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzt;
  - b. die effektive behördliche Kontrolle über das bezeichnete Fluglinienunternehmen von der Vertragspartei, welche das Fluglinienunternehmen bezeichnet hat, ausgeübt und aufrechterhalten wird;
  - c. das bezeichnete Fluglinienunternehmen imstande ist, die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, die die Notifikation der Bezeichnung erhält, davon zu überzeugen, dass es in der Lage ist, den Bedingungen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Verordnungen vorgeschrieben sind, welche von diesen Behörden üblicherweise und auf angemessener Weise in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens für den Betrieb von internationalen Fluglinien angewandt werden; und
  - d. die Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen bezeichnet hat, die Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) dieses Abkommens einhält.

3. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung und technischen Genehmigung zu verweigern oder mit Auflagen zu versehen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn sie nicht davon überzeugt ist, dass die in Absatz 2 Buchstaben a–d dieses Artikels genannten Bedingungen erfüllt sind.

4. Nach Erhalt der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung und technischen Genehmigung kann das bezeichnete Fluglinienunternehmen jederzeit den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, für die es bezeichnet worden ist, sofern es alle geltenden Bestimmungen dieses Abkommens einhält.

**Art. 6** Verweigerung, Widerruf, Aussetzung und Einschränkung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsbewilligung oder die technische Genehmigung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch ein bezeichnetes Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen, wenn:

- a. die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, welche die Notifikation der Bezeichnung erhalten, nicht davon überzeugt sind, dass das Fluglinienunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Gebiet der anderen Vertragspartei hat, welche es bezeichnet hat, und es ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes AOC besitzt; oder
- b. keine effektive behördliche Kontrolle über das bezeichnete Fluglinienunternehmen von der Vertragspartei, welche das Fluglinienunternehmen bezeichnet hat, ausgeübt und aufrechterhalten wird; oder
- c. das bezeichnete Fluglinienunternehmen nicht imstande ist, die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, die die Notifikation der Bezeichnung erhält, davon zu überzeugen, dass es in der Lage ist, den Bedingungen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Verordnungen vorgeschrieben sind, welche von diesen Behörden üblicherweise und auf angemessene Weise in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens für den Betrieb von internationalen Fluglinien angewandt werden; oder
- d. die Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen bezeichnet hat, die Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) dieses Abkommens nicht einhält; oder
- e. das bezeichnete Fluglinienunternehmen seine Tätigkeit nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen ausübt.

2. Sofern nicht Sofortmassnahmen notwendig sind, um Verstösse gegen die oben genannten Gesetze und Verordnungen zu vermeiden, oder sofern nicht Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit gemäss den Bestimmungen der Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) dieses Abkommens erforderlich sind, werden die in Absatz 1 dieses Artikels aufgeführten Rechte erst nach Konsulta-

tionen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien nach Artikel 19 dieses Abkommens ausgeübt.

3. Dieser Artikel beschränkt nicht das Recht jeder Vertragspartei, die Betriebsbewilligung oder technische Genehmigung eines bezeichnetes Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei nach Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) dieses Abkommens zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

#### **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 am 14. September 1963<sup>2</sup> in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970<sup>3</sup> in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971<sup>4</sup> in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, des am 24. Februar 1988<sup>5</sup> in Montreal unterzeichneten Zusatzprotokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, des am 1. März 1991<sup>6</sup> in Montreal unterzeichneten Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens 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 zivilen 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 (ICAO) festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind. Jede Vertragspartei verlangt, dass Betreiber von bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeugen und Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

2    SR 0.748.710.1

3    SR 0.748.710.2

4    SR 0.748.710.3

5    SR 0.748.710.31

6    SR 0.748.710.4

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Betreiber 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 Begehrens der anderen Vertragspartei zu, angemessene 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 durch Erleichterung der Kommunikation und durch andere geeignete Massnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

6. Hat eine Vertragspartei berechtigte 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 Erhalt dieses Begehrens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligungen und die technischen Genehmigungen der bezeichneten Fluglinienunternehmen dieser Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Massnahmen ergreifen. Jede in Übereinstimmung mit diesem Absatz ergriffene Massnahme wird beendet, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels befolgt.

7. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewandten Sicherheitsnormen bezüglich Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Begehrens stattfinden.

## **Art. 8** Technische Sicherheit

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 vereinbarten Fluglinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt werden können.

2. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, für Flüge über ihrem eigenen Gebiet sowie für Starts und Landungen in ihrem eigenen Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Befähigungszeugnissen und Ausweisen zu verweigern, die von der ande-

ren Vertragspartei oder von einem Drittstaat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsstandards bezüglich Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach dem Begehren stattfinden.

4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in diesen Bereichen Sicherheitsstandards und Erfordernisse, die wenigstens den aufgrund des Übereinkommens geltenden Mindestnormen entsprechen, 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.

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

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

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

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, zum Zwecke von Artikel 33 des Übereinkommens frei, anzunehmen, dass die Anforderungen, nach denen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder als gültig anerkannt wurden, oder die Anforderungen, nach denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, die geltenden Mindestnormen des Übereinkommens weder erfüllen noch übertreffen.

7. Für den Fall, dass zum Zwecke einer Rampinspektion nach Absatz 5 der Zutritt zu einem Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei betrieben wird, von der Vertreterin bzw. vom Vertreter dieser Fluglinienunternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass

ernsthafte Bedenken der in Absatz 6 erwähnten Art gegeben sind, und sie kann die in besagtem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

8. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung der bezeichneten Fluglinienunternehmen 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, von Konsultationen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Fluglinienunternehmens erforderlich sind.

9. Jede in Übereinstimmung mit Absatz 4 oder 8 dieses Artikels von einer Vertragspartei getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese Massnahme ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

#### **Art. 9** Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Bei Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei sind Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Fluglinienunternehmen 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 Zollabgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Mit Ausnahme der Gebühren, die auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, befreit jede Vertragspartei die bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auch von allen Zollabgaben und Gebühren für die folgenden Waren:

- 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 Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Fluglinien eingesetzt werden;
- b. Ersatzteile (einschliesslich Triebwerke) und ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, zum Unterhalt oder zur Reparatur eines auf internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeuges der bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei eingeführt werden;
- c. Treibstoffe, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem auf internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeug der bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Güter auf einem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei gebraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden; und
- d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei verwendet werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Fluglinienunternehmen

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

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Fluglinienunternehmen 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 Fluglinienunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

5. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Vermögen, so gehen die Bestimmungen dieses besonderen Abkommens vor.

#### **Art. 10** 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 einer vereinfachten Kontrolle unterzogen, vorausgesetzt, dass nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Grenzverletzungen, Luftpiraterie und Schmuggel von Betäubungsmitteln, Massnahmen zur Einwanderungskontrolle sowie besondere Umstände etwas anderes verlangen. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollabgaben und anderen ähnlichen Gebühren befreit.

#### **Art. 11** Benutzungsgebühren

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

2. Keine Vertragspartei erhebt von den bezeichneten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei Benutzungsgebühren oder lässt die Erhebung solcher Gebühren zu, die höher sind als diejenigen, die von ihren eigenen Fluglinienunternehmen für den Betrieb ähnlicher internationaler Fluglinien zu entrichten sind.

3. Jede Vertragspartei unterstützt gegebenenfalls Konsultationen über Benutzungsgebühren zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den bezeichneten Fluglinienunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen dieser Behörden oder Stellen nutzen. Jede Vertragspartei unterstützt

ferner die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die bezeichneten Fluglinienunternehmen 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.

4. Jede Vertragspartei unterstützt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen dabei, die Benutzerinnen und 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. 12**            Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei sind berechtigt, nach dem Grundsatz des Gegenrechts und in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Verordnungen der anderen Vertragspartei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung ihr eigenes ausländisches Management-, Betriebs-, Technik- und anderes Fachpersonal, das für die Durchführung des Luftverkehrs erforderlich ist, in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu beschäftigen. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei treffen alle nötigen Massnahmen, um sicherzustellen, dass dieses Personal seine Tätigkeit ordnungsgemäss ausüben kann.

2. Nach dem Grundsatz des Gegenrechts haben die bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Recht, internationale Fluglinien und damit zusammenhängende Produkte im Gebiet der anderen Vertragspartei zu verkaufen und zu vermarkten, entweder direkt oder durch Beauftragte oder andere Vermittler der Wahl des Fluglinienunternehmens, einschliesslich des Rechts, Niederlassungen zu errichten, und es steht jeder Person frei, diese internationalen Fluglinien und damit zusammenhängenden Produkte in der Währung dieses Gebiets oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten zu erwerben.

3. Die bezeichneten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei können mit Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei oder mit Fluglinienunternehmen eines Drittstaates Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit bei der Vermarktung, wie Blocked-Space-, Code-Sharing- oder andere kommerzielle Vereinbarungen, treffen, sofern diese Fluglinienunternehmen die entsprechenden Betriebsbewilligungen besitzen.

#### **Art. 13**            Leasing

1. Jede der Vertragsparteien kann den Einsatz von geleasten Luftfahrzeugen, welche den Bestimmungen der Artikel 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) nicht entsprechen, für den Betrieb von Linien gemäss diesem Abkommen verhindern.

2. Unter Vorbehalt von Absatz 1 können die bezeichneten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeug samt Besatzung nutzen, die von einem beliebigen Unternehmen, einschliesslich von anderen Fluglinienunternehmen, geleast wurden (auch als Wet-Leasing bezeichnet), vorausgesetzt, dass dies nicht dazu

führt, dass das Fluglinienunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

3. Die vorgeschlagenen Leasingvereinbarungen der bezeichneten Fluglinienunternehmen bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien. Das bezeichnete Fluglinienunternehmen, das den Einsatz von geleasteten Luftfahrzeugen vorschlägt, teilt den Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei so früh wie möglich die vorgeschlagenen Bedingungen für solche Vereinbarungen mit.

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

Die bezeichneten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, Einnahmen, die sie im Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei durch den Verkauf von Luftverkehrsdiensten und verbundenen Tätigkeiten, die direkt mit dem Luftverkehr zusammenhängen, erzielt haben und die die vor Ort ausgegebenen Beträge überschreiten, zum amtlichen Kurs in eine frei konvertierbare Währung umzurechnen und in ihr Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

#### **Art. 15** Intermodale Beförderung

1. Jedes bezeichnete Fluglinienunternehmen kann verkehrsträgerübergreifende («intermodale») Beförderung benutzen, falls dies von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien bewilligt wird.

2. In Bezug auf die Beförderung von Fluggästen werden Anbieter von Beförderungsdiensten auf dem Land- oder Seeweg nicht einzig mit der Begründung den Gesetzen und Verordnungen für den Luftverkehr unterworfen, dass diese Beförderung auf dem Land- oder Seeweg von einem Fluglinienunternehmen unter seinem Namen angeboten wird.

3. Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen die bezeichneten Fluglinienunternehmen und indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten beider Vertragsparteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Land- oder Seeverkehrsmittel zur Beförderung von Fracht nach oder von jedem Punkt in den Gebieten der Vertragsparteien oder in Drittstaaten benutzen, einschliesslich der Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschliesslich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Gesetze und Verordnungen zu befördern. Diese Fracht, ob auf dem Land-, See- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die bezeichneten Fluglinienunternehmen können wählen, ob sie den Land- oder Seeverkehr selbst durchführen oder ob sie ihn durch Vereinbarungen, einschliesslich Code-Sharing-Vereinbarungen, mit anderen Anbietern von Beförderungsdiensten auf dem Land- oder Seeweg durchführen lassen, einschliesslich der Beförderung auf dem Land- oder Seeweg durch andere Fluglinienunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten.

4. Diese verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können im Einklang mit den Gesetzen und Verordnungen des jeweiligen Staates zu einem einzigen durchgehenden

Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gemeinsam gilt, angeboten werden.

#### **Art. 16** Tarife

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Fluglinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen betrieben werden, ihren 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 Konsumentinnen und Konsumenten vor unangemessen hohen oder unangemessen restriktiven Tarifen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder infolge von Preisabsprachen unter den Fluglinienunternehmen; und
- c. den Schutz der Fluglinienunternehmen 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 Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Fluglinien 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 vierzehn (14) Tagen nach Erhalt der Unterbreitung die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Konsultationen finden spätestens vierzehn (14) Tage nach Erhalt des Begehrens statt. Kommt keine Einigung zustande, wird der Tarif angewandt oder bleibt in Kraft.

#### **Art. 17** Unterbreitung der Flugpläne

1. Die bezeichneten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei holen spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebs ihrer Fluglinien bei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei die Genehmigung für die vorgesehenen Flugpläne ein, wobei sie die Frequenz, den Luftfahrzeugtyp und die Gültigkeitsdauer angeben. Die gleiche Regelung findet auch auf Änderungen der Flugpläne Anwendung.

2. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplans auf den vereinbarten Fluglinien durchführen wollen, ist vorgängig die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Ein entsprechendes Begehren ist mindestens zwei (2) Arbeitstage vor der Durchführung solcher Flüge zu stellen.

**Art. 18**            Statistische Angaben

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

**Art. 19**            Konsultationen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die Umsetzung, Auslegung, Anwendung, Änderung oder die Einhaltung 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 der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Vertragsparteien haben etwas anderes vereinbart. Jede Vertragspartei bereitet sich auf die Konsultationen vor und legt während dieser Konsultationen sachdienliche Beweismittel zur Unterstützung ihrer Haltung vor, um in voller Kenntnis der Lage zweckmässige und wirtschaftliche Entscheidungen zu ermöglichen.

**Art. 20**            Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Sollte zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens eine Meinungsverschiedenheit entstehen, so bemühen sich die Vertragsparteien, sie in erster Linie durch Verhandlungen und andernfalls auf diplomatischem Wege beizulegen.
2. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, durch Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege zu einer Einigung zu gelangen, so wird die Meinungsverschiedenheit auf Begehren einer der Vertragsparteien einem aus drei (3) Schiedsrichterinnen und Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht unterbreitet, welches wie folgt konstituiert wird:
  - a. Innert fünfundvierzig (45) Tagen nach Erhalt des Begehrens auf ein Schiedsgerichtsverfahren ernennt jede Vertragspartei eine Schiedsrichterin bzw. einen Schiedsrichter. Innert sechzig (60) Tagen nach der Ernennung dieser beiden Schiedsrichter ernennen diese beiden einvernehmlich eine Person, die die Staatsangehörigkeit eines Drittstaates besitzt, als dritte Schiedsrichterin oder dritten Schiedsrichter, die oder der den Vorsitz des Schiedsgerichts ausübt.
  - b. Ist innerhalb der oben genannten Fristen keine Ernennung erfolgt, so kann jede Vertragspartei die Präsidentin bzw. den Präsidenten des Rates ICAO ersuchen, die erforderliche Ernennung innerhalb von fünfundvierzig (45) Tagen vorzunehmen. Sollte die Präsidentin oder der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien besitzen, so wird die amtsälteste Vizepräsidentin oder der amtsälteste Vizepräsident gebeten, die Ernennung vorzunehmen. Besitzt auch die Vizepräsidentin oder der Vizepräsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien, so wird das im Amtsalter nächstfolgende Mitglied des Rates der ICAO, das nicht die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien besitzt, um die Ernennung gebeten.

3. Soweit in diesem Artikel nichts anderes festgelegt ist oder die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, bestimmt das Schiedsgericht die Grenzen seiner Zuständigkeit und legt seine Verfahrensordnung selbst fest. Auf Anweisung des Schiedsgerichts oder auf schriftliches Begehren einer der Vertragsparteien wird innert dreissig (30) Tagen nach der vollständigen Konstituierung des Schiedsgerichts eine Zusammenkunft zwecks Festlegung der konkreten Angelegenheiten, welche schiedsrichterlich entschieden werden sollen, sowie zur Bestimmung des spezifischen Verfahrens einberufen.
4. Sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren oder vom Schiedsgericht entschieden, reicht jede Vertragspartei innerhalb von fünfundvierzig (45) Tagen nach vollständiger Konstituierung des Gerichts eine Klageschrift ein. Jede Vertragspartei kann innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Übermittlung der Klageschrift der anderen Vertragspartei eine Klageantwort einreichen. Auf schriftlichen Antrag einer Vertragspartei oder falls dies vom Schiedsgericht als zweckdienlich erachtet wird, führt das Schiedsgericht innert dreissig (30) Tagen nach Fälligkeit der letzten Eingabe eine Anhörung durch.
5. Das Schiedsgericht ist bemüht, innert dreissig (30) Tagen nach dem Abschluss der Anhörung, oder, falls keine Anhörung durchgeführt wird, innert dreissig (30) Tagen nach Fälligkeit der letzten Eingabe einen schriftlichen Entscheid zu fällen. Das Gericht urteilt mit Mehrheitsentscheid.
6. Die Vertragsparteien können innert fünfzehn (15) Tagen nach Eröffnung des Entscheids Anträge auf Klarstellung stellen; eine Klarstellung wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Erhalt eines solchen Antrags ausgestellt.
7. Jede Vertragspartei trägt die Kosten der von ihr ernannten Schiedsrichterin oder des von ihr ernannten Schiedsrichters. Sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, werden die übrigen Kosten des Schiedsgerichtsverfahrens zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen, einschliesslich der Auslagen, die der Präsidentin oder dem Präsidenten, der Vizepräsidentin oder dem Vizepräsidenten oder dem Mitglied des Rates der ICAO bei der Durchführung der Verfahren nach Absatz 2 dieses Artikels entstehen.
8. Der Entscheid des Schiedsgerichts ist für die Vertragsparteien verbindlich.
9. Sofern und solange eine der Vertragsparteien einem nach Artikel 8 ergangenen Entscheid des Schiedsgerichts nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei oder den säumigen Fluglinienunternehmen aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, verweigern oder widerrufen.

## **Art. 21**            Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie Konsultationen mit der anderen Vertragspartei verlangen. Solche Konsultationen können zwischen den Luftfahrtbehörden mittels Diskussionen oder auf dem Schriftenweg stattfinden.

2. Änderungen dieses Abkommens treten in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien durch diplomatischen Notenaustausch die Erfüllung ihrer rechtlichen Vorschriften angezeigt haben.
3. Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen 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. Tritt ein mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr für beide Vertragsparteien in Kraft, wird dieses Abkommen so geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

#### **Art. 22** Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Weg schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Die Notifikation ist gleichzeitig der ICAO zukommen zu lassen.
2. Die Kündigung tritt am Ende der Flugplanperiode in Kraft, während welcher die Frist von zwölf (12) Monaten nach Empfang der Notifikation durch die andere Vertragspartei abgelaufen ist, es sei denn, die Notifikation wird im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien vor dem Ende dieser Frist wieder zurückgezogen.
3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die ICAO davon Kenntnis erhalten hat.

#### **Art. 23** Registrierung

Dieses Abkommen und alle seine späteren Änderungen werden bei der ICAO registriert.

#### **Art. 24** Inkrafttreten

1. Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt seiner Unterzeichnung an bis zu seinem Inkrafttreten vorläufig angewandt.
2. Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien durch diplomatischen Notenaustausch die Erfüllung ihrer rechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben. Als Datum des Inkrafttretens gilt das Datum der letzten Notifikation.
3. Dieses Abkommen ersetzt ab seinem Inkrafttreten das am 28. Februar 1969<sup>7</sup> unterzeichnete Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Singapur über den regelmässigen Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus sowie alle Änderungen dieses Abkommens.

<sup>7</sup> AS 1971 1633, 1642; 1984 166; 2002 2584; 2006 671

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Kuala Lumpur (Malaysia) am 21. Oktober 2024 in englischer und französischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Umsetzung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:

Marcel Kägi

Für die  
Regierung der Republik Singapur:

Koh Soon Beng

*Anhang***Linienpläne****I**

Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Fluglinienunternehmen Fluglinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Singapur	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	Jeder Punkt	Singapur	Punkte innerhalb Asiens Zwei (2) Punkte in Australien Ein (1) Punkt in Neuseeland

**II**

Strecken, auf denen die von der Republik von Singapur bezeichneten Fluglinienunternehmen Fluglinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Singapur	Jeder Punkt	Drei Punkte	Punkte innerhalb Europas Zwei (2) Punkte in den Vereinigten Staaten Zwei (2) Punkte in Kanada

*Anmerkungen*

1. Die bezeichneten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei getrennt oder in Kombination auf demselben Flug («co-terminalisation») zu bedienen, vorausgesetzt, dass keine Verkehrsrechte ausser für eigenen Stop-over-Verkehr ausgeübt werden.

2. Beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Strecke können die von jeder Vertragspartei bezeichneten Fluglinienunternehmen zusätzlich zu den in Absatz 1 der Anmerkungen zu diesem Anhang und in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechten auf bestimmten oder allen Flügen und nach Ermessen jedes Fluglinienunternehmens:

- a. Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen;
- b. verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren;
- c. Punkte ausserhalb, Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien (einschliesslich «co-terminal points») auf den Strecken in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
- d. auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder an bestimmten Punkten verzichten;
- e. an jedem beliebigen Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern, auch im Rahmen von Code-Sharing-Vereinbarungen;
- f. Punkte ausserhalb jedes Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Luftfahrzeuges oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten und bekannt machen; und
- g. Zwischenlandungen zwischen beliebigen Punkten innerhalb oder ausserhalb der Gebiete der Vertragsparteien vornehmen;

hierbei gelten keine Beschränkungen der Kapazität oder des Luftfahrzeugtyps und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten nach diesem Abkommen zulässig ist, vorausgesetzt, dass diese Flüge einen Punkt im Gebiet der Vertragspartei bedienen, welche die Fluglinienunternehmen bezeichnet hat.