



Übersetzung

**Abkommen
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft
und dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien
und Nordirland über den Luftlinienverkehr**

Abgeschlossen am 17. Dezember 2018
In Kraft getreten durch Notenaustausch am 1. Januar 2021

*Die Schweizerische Eidgenossenschaft («Schweiz»)
und
das Vereinigte Königreich von Grossbritannien und Nordirland
(«Vereinigtes Königreich»)
(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 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 1944¹ in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt,

haben Folgendes vereinbart:

SR 0.748.127.193.67

¹ SR 0.748.0

Art. 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs, 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 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 des Vereinigten Königreichs, der Staatssekretär/die Staatssekretärin für Transport, und, im Sinne von Artikel 18 (Preise) dieses Abkommens, die 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 6 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien bezeichnet hat;
- d. «Luftverkehrsbetreiberzeugnis» ein Dokument, welches für ein Luftfahrtunternehmen ausgestellt wurde und das bestätigt, dass das betreffende Luftfahrtunternehmen über die fachliche Eignung und Organisation verfügt, um den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen für die im Zertifikat angegebenen Luftverkehrsaktivitäten sicherzustellen;
- e. «Vereinbarte Linien» Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
- f. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftfahrtunternehmen» und «Landung zu nichtgewerblichen Zwecken» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
- g. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
- h. «Preis» die zu bezahlenden Preise für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht sowie die für diese Preise anwendbaren Bedingungen, einschliesslich der Preise und Bedingungen für Vermittlungs- und andere Hilfsdienste, jedoch ohne Vergütung für die Postbeförderung und andere Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen;
- i. «Benutzungsgebühren» die Gebühren, die den Luftfahrtunternehmen von der zuständigen Behörde oder von Stellen, die von dieser Behörde dazu ermächtigt sind, auferlegt werden für die Bereitstellung von Flughafeneigentum oder -einrichtungen oder von Flugsicherungseinrichtungen (einschliesslich Überflugeinrichtungen) oder damit verbundenen Dienstleistungen und Einrichtungen für Luftfahrzeuge, ihre Besatzungen, Fluggäste und Fracht;

- j. «intermodale Beförderung» die gegen Entgelt oder Miete erbrachte öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post, mit einem Luftfahrzeug in Verbindung, einzeln oder in Kombination, mit einem oder mehreren Oberflächen-Verkehrsträgern.

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 Anwendbarkeit des Übereinkommens von Chicago

Die Bestimmungen dieses Abkommens unterliegen den Bestimmungen des Übereinkommens von Chicago, soweit diese für internationale Luftverkehrslinien anwendbar sind.

Art. 3 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhanges festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, im genannten Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c. die nachstehend in diesem Abkommen genannten Rechte für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien auf den im entsprechenden Abschnitt des diesem Abkommen angehängten Linienplans festgelegten Strecken.

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

Art. 4 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 Vertrags-

parteien oder zwischen dem Gebiet der einen Vertragspartei und Gebieten von Drittstaaten zu befördern.

3. Jede Vertragspartei lässt zu, dass jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit den vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Anzahl der Bestimmungsorte, die Frequenz 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 von Chicago anzuwenden sind.

Art. 5 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. 6 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien auf jeder der festgelegten Strecken zu bezeichnen, wie sie wünscht und solche Bezeichnungen zurückzuziehen oder zu ändern. Solche Bezeichnungen werden der anderen Vertragspartei zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien schriftlich übermittelt.

2. Nach Erhalt einer solchen Bezeichnung und von Anträgen des bezeichneten Luftfahrtunternehmens, wie sie für die Erteilung von Betriebsbewilligungen und

technischen Genehmigungen vorgeschrieben ist, erteilt die andere Vertragspartei ohne Verzug die entsprechenden Bewilligungen und Genehmigungen, sofern:

- a. im Fall eines durch das Vereinigte Königreich bezeichneten Luftfahrtunternehmens:
 - (i) sein Geschäftssitz sich im Gebiet des Vereinigten Königreichs befindet und es entsprechend dem geltenden Recht des Vereinigten Königreichs zugelassen ist, und
 - (ii) die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen durch den Staat, der für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist, ausgeübt und aufrechterhalten wird und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist, und
 - (iii) es sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum des Vereinigten Königreichs und/oder von EU-Mitgliedstaaten und/oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet und von diesen tatsächlich kontrolliert wird; und
- b. im Fall eines durch die Schweiz bezeichneten Luftfahrtunternehmens:
 - (i) sein Geschäftssitz sich im Gebiet der Schweiz befindet und es eine gültige, durch die Schweiz ausgestellte Betriebsbewilligung besitzt, und
 - (ii) die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen von der Schweiz ausgeübt und aufrechterhalten wird, die für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist, und
 - (iii) es sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von der Schweiz und/oder von EU-Mitgliedstaaten und/oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet und von diesen tatsächlich kontrolliert wird; und
- c. das bezeichnete Luftfahrtunternehmen erfüllt die Bedingungen, die in den Gesetzen und Vorschriften vorgesehen sind, die normalerweise für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien gelten, welche von der Vertragspartei die den oder die Anträge berücksichtigt angewendet werden.

3. Nach Erhalt der Bewilligung kann ein Luftfahrtunternehmen mit dem Betreiber der vereinbarten Linien beginnen, sofern das Luftfahrtunternehmen die anwendbaren Bestimmungen dieses Abkommens einhält.

Art. 7 Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei kann die Betriebsbewilligung oder technische Genehmigung eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei widerrufen, aussetzen oder einschränken:

- a. im Fall eines durch das Vereinigte Königreich bezeichneten Luftfahrtunternehmens, wenn:

- (i) sein Geschäftssitz sich nicht im Gebiet des Vereinigten Königreichs befindet oder es nicht entsprechend dem geltenden Recht des Vereinigten Königreichs zugelassen ist, oder
 - (ii) die wirksame gesetzliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens vom Staat, der für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist, nicht ausgeübt oder nicht aufrechterhalten wird oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht eindeutig angegeben ist, oder
 - (iii) es sich nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum des Vereinigten Königreichs und/oder von EU-Mitgliedstaaten und/oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet oder es von diesen nicht tatsächlich kontrolliert wird; oder
- b. im Fall eines durch die Schweiz bezeichneten Luftfahrtunternehmens, wenn:
- (i) sein Geschäftssitz sich nicht im Gebiet der Schweiz befindet oder es keine gültige, durch die Schweiz ausgestellte Betriebsbewilligung besitzt, oder
 - (ii) die wirksame gesetzliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens von der Schweiz nicht ausgeübt oder nicht aufrechterhalten wird oder die Schweiz nicht für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist, oder
 - (iii) es sich nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Schweiz und/oder von EU-Mitgliedstaaten und/oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet oder es von diesen nicht tatsächlich kontrolliert wird; oder
- c. wenn das Luftfahrtunternehmen es versäumt, die Gesetze und Vorschriften einzuhalten, die die Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt, normalerweise und vernünftigerweise anwendet; oder
- d. wenn das Luftfahrtunternehmen ihren Betrieb anderweitig nicht gemäss den unter diesem Abkommen festgelegten Bedingungen durchführt; oder
- e. wenn eine Vertragspartei festgestellt hat, dass die andere Vertragspartei oder ein Luftfahrtunternehmen eine der Bestimmungen von Artikel 9 (Sicherheit der Luftfahrt) dieses Abkommens nicht eingehalten hat; oder
- f. im Falle des Versagens der anderen Vertragspartei, geeignete Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit gemäss Absatz 4 von Artikel 9 (technische Sicherheit) dieser Vereinbarung zu treffen; oder
- g. gemäss Absatz 8 von Artikel 10 (technische Sicherheit) dieses Abkommens.
2. Sofern nicht ein sofortiger Widerruf, eine Aussetzung oder eine Einschränkung der Betriebsbewilligung oder technischen Genehmigung gemäss Absatz 1 dieses Artikels erforderlich ist, um weitere Verstösse gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern, wird dieses Recht nur nach Rücksprache mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.

3. Jede Vertragspartei, die die Rechte nach Absatz 1 dieses Artikels ausübt, hat der andere Vertragspartei so bald wie möglich die Gründe für den Widerruf, die Aussetzung oder Einschränkung der Betriebsbewilligung oder der technischen Genehmigung schriftlich mitzuteilen.
4. Bei der Ausübung ihrer Rechte nach Absatz 1 dieses Artikels dürfen die Vertragsparteien die Luftfahrtunternehmen nicht aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit diskriminieren.
5. Dieser Artikel beschränkt nicht die Rechte beider Vertragsparteien, die Betriebsbewilligung oder technischen Genehmigungen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei nach den Bestimmungen in Artikel 9 (Sicherheit der Luftfahrt) dieses Abkommens zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken.

Art. 8 Gerechter Wettbewerb

1. Beim Ausüben der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken bestehen gerechte und gleiche Wettbewerbsmöglichkeiten für die bezeichneten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien.
2. Keine Vertragspartei auferlegt den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ein Erstverweigerungsrecht (first-refusal requirement), eine Quotenregelung (uplift ratio), eine Stillhaltegebühr (no-objection fee) oder andere Vorschrift in Bezug auf die Kapazität, die Häufigkeit oder das Verkehrsaufkommen, die nicht im Einklang mit dem Zweck dieses Abkommens stehen.
3. Verlangt eine Vertragspartei die Unterbreitung von Flugplänen oder Betriebsplänen von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, so hält sie den Verwaltungsaufwand durch Anmeldevorschriften und -verfahren für die Luftverkehrsvermittler und die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei gering.
4. Keine der Vertragsparteien gestattet ihrem oder ihren bezeichneten Luftfahrtunternehmen, entweder alleine oder gemeinsam mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen, Marktmacht in einer Weise zu missbrauchen, welche die Wirkung hat oder haben könnte und darauf abzielt, einen Mitbewerber ernsthaft zu schwächen oder einen Mitbewerber von einer Route auszuschließen.
5. Keine Vertragspartei gewährt oder genehmigt staatliche Beihilfen oder Unterstützungen für oder an ihr bezeichnetes oder ihre bezeichneten Luftfahrtunternehmen in einer Weise, welche die gerechten und gleichen Wettbewerbsmöglichkeiten der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei der Teilnahme am internationalen Flugbetrieb nachteilig beeinflussen würden.
6. Wenn eine Vertragspartei einem bezeichneten Luftfahrtunternehmen staatliche Beihilfen oder Unterstützungen für die unter diesem Abkommen betriebenen Linien gewährt, verpflichtet sie das Luftfahrtunternehmen, die Beihilfen oder Unterstützungen in ihren Konten eindeutig und getrennt auszuweisen.
7. Wenn eine Vertragspartei berechtigte Gründe zu der Annahme hat, dass ihre bezeichneten Luftfahrtunternehmen diskriminiert oder ungerecht behandelt werden oder dass eine Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei für oder an die Luftfahrtunternehmen dieser anderen Vertragspartei in Erwägung gezo-

gen oder geleistet wird, die gerechten und gleichen Wettbewerbsmöglichkeiten des Luftfahrtunternehmens der ersten Vertragspartei bei der Teilnahme am internationalen Flugbetrieb nachteilig beeinflussen könnte oder nachteilig beeinflusst, kann sie Konsultationen beantragen und der anderen Vertragspartei die Gründe für ihre Unzufriedenheit mitteilen. Diese Konsultationen finden spätestens dreissig (30) Tage nach Eingang des Antrags statt, sofern nicht von beiden Vertragsparteien etwas anderes vereinbart wurde.

Art. 9 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 1963² in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970³ in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁴ in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988⁵ in Montreal, des Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, abgeschlossen am 1. März 1991⁶ 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. Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften jeder Vertragspartei umfasst diese Unterstützung die gegenseitige Anerkennung des Einsatzes von Sicherheitsbeauftragten an Bord ihrer bezeichneten Luftfahrtunternehmen.

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; 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

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

Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrtunternehmen 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 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 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 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. 10 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 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.

3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Besatzungen, Luftfahr-

zeuge oder deren Betrieb verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Eingang des Gesuchs stattfinden.

4. 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 7 (Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung) dieses Abkommens anzuwenden.

5. 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.

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 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.

7. Für den Fall, dass im Rahmen einer Rampinspektion der Zutritt eines Luftfahrzeuges, das von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 5 betrieben wird, vom Vertreter dieser Luftfahrtunternehmen 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 diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

8. 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.

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

Art. 11 Befreiung von Abgaben und Gebühren

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 Gebühren 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 Gebühren 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 (einschliesslich Triebwerke) und ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, zum Unterhalt oder zur Reparatur eines auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeugs der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingeführt werden;
- c. Treibstoffe, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem auf internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten Luftfahrzeug der bezeichneten Luftfahrtunternehmen 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;
- d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie 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 bordeigene Ausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen 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. Voraussetzung dafür ist, dass diesen anderen Luftfahrtunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Art. 12 Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich auf direktem Durchgang durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die für diesen Zweck vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nicht untersucht, ausser aus Gründen der Luftsicherheit, der Betäubungsmittelkontrolle, der Verhinderung illegaler Einreise oder unter besonderen Umständen.

Art. 13 Benutzungsgebühren

1. Die Benutzungsgebühren, die von den zuständigen Behörden oder Stellen jeder Vertragspartei, die für die die Gebühren zuständig sind, bei den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden können, sind gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und ausgewogen auf die Benutzerkategorien zu verteilen. In jedem Fall dürfen diese Benutzungsgebühren nicht zu einer Preisdiskriminierung zwischen den Luftfahrtunternehmen der beiden Vertragsparteien führen.

2. Die den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auferlegten Benutzungsgebühren können die vollen Kosten der zuständigen Behörden oder Stellen, die für die Gebührenerhebung zuständig sind, für die Bereitstellung angemessener und nicht übermässiger Flughafen-, Flughafenumwelt-, Flugnavigations- und Luftfahrtsicherheitseinrichtungen und -dienste am Flughafen oder innerhalb eines Flughafensystems widerspiegeln, dürfen diese jedoch nicht übersteigen. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite beinhalten. Einrichtungen und Dienstleistungen, für die Gebühren erhoben werden, basieren auf einer effizienten und wirtschaftlichen Grundlage.

3. Jede Vertragspartei bemüht sich nach besten Kräften, sicherzustellen, dass:

- a. zwischen den zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet, die für die Gebührenerhebung zuständig sind, und den Luftfahrtunternehmen, die die Dienstleistungen und Einrichtungen nutzen, Konsultationen stattfinden; und

- b. die zuständigen Behörden oder Stellen, die für die Gebührenerhebung zuständig sind, und die Luftfahrtunternehmen die erforderlichen Informationen auszutauschen, um eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren nach den Grundsätzen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels zu ermöglichen; und
 - c. die zuständigen Behörden oder Stellen, die für die Gebührenerhebung zuständig sind, die Benutzer rechtzeitig über Vorschläge zur Änderung von Benutzungsgebühren informieren, damit die Benutzer vor Änderungen ihre Meinung äussern können.
4. Im Rahmen von Verfahren zur Beilegung von Meinungsverschiedenheiten nach Artikel 25 (Beilegung von Meinungsverschiedenheiten) wird von keiner Vertragspartei angenommen, dass sie gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstossen hat, es sei denn:
- a. es gelingt ihr nicht, eine Überprüfung durchzuführen oder eine unabhängige Überprüfung der von der anderen Vertragspartei beanstandeten Gebühr oder Praxis innerhalb einer angemessenen Frist in Auftrag zu geben; oder
 - b. nach einer solchen Überprüfung unternimmt sie nicht alle Massnahmen, die in ihrer Befugnis zur Beseitigung von Gebühren oder Praxen stehen, die mit diesem Artikel nicht vereinbar sind.

Art. 14 Vertretungen der Luftfahrtunternehmen und Verkauf

Ein zugelassenes Luftfahrtunternehmen kann:

- a. im Einklang mit den für die Einreise, den Aufenthalt und die Beschäftigung der anderen Vertragspartei geltenden Rechtsvorschriften im Gebiet der anderen Vertragspartei diejenigen eigenen leitenden, technischen, operativen und sonstigen spezialisierten Fachkräfte einweisen und unterhalten, die das Luftfahrtunternehmen für die Erbringung von Luftverkehrslinien vernünftigerweise für notwendig erachtet;
- b. die Dienste und das Personal einer anderen Organisation, eines anderen Unternehmens oder eines anderen Luftfahrtunternehmens nutzen, die im Gebiet der anderen Vertragspartei tätig sind;
- c. im Gebiet der anderen Vertragspartei Geschäftsräumlichkeiten errichten; und
- d. den Verkauf und die Vermarktung von Luftverkehrsdiensten und Zusatzdienstleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei entweder direkt oder durch Beauftragte oder andere vom Luftfahrtunternehmen ernannte Vermittler ausüben. Das Luftfahrtunternehmen darf solche Beförderung und Zusatzdienstleistungen in der lokalen Währung oder in einer frei konvertierbaren anderen Währung verkaufen und jeder Person steht es frei, diese zu kaufen.

Art. 15 Code Share

Jedes zugelassene Luftfahrtunternehmen oder alle zugelassenen Luftfahrtunternehmen können, vorbehaltlich der anwendbaren Gesetze und Vorschriften über den Wettbewerb, Code-Sharing-Vereinbarungen mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen schliessen, sofern:

- a. jeder Flug, der Teil einer Luftverkehrslinie ist, für die die Vereinbarungen gelten, von einem Luftfahrtunternehmen betrieben wird, das berechtigt ist, diesen Flug durchzuführen; und
- b. alle an Code-Share-Vereinbarungen beteiligten Luftfahrtunternehmen die entsprechenden Strecken- und Verkehrsrechte besitzen; und
- c. in Bezug auf jedes verkaufte Ticket der Käufer an der Verkaufsstelle informiert wird, welches Luftfahrtunternehmen jeden Sektor der Luftverkehrslinie betreiben wird.

Art. 16 Leasing

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, die vereinbarten Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken mittels geleasten Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzung), welche von irgendeinem Unternehmen, einschliesslich anderer Luftfahrtunternehmen stammen können, auszuführen, vorbehaltlich der Bewilligung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien, das Luftfahrzeug auf dieser Basis einzusetzen. Ausser wenn sich beide Luftfahrtbehörden einig sind, dass aussergewöhnliche Umstände vorliegen, darf der Einsatz von geleasten Luftfahrzeugen nicht dazu führen, dass das Luftfahrtunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

2. Um Luftfahrzeuge im Leasing in Einklang mit Absatz 1 dieses Artikels einzusetzen, müssen die bezeichneten Luftfahrtunternehmen den vorgeschriebenen Bedingungen entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Vorschriften für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien durch die Vertragsparteien üblicherweise angewandt werden.

Art. 17 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

1. Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen darf auf Verlangen lokale Einnahmenüberschüsse in ein Land seiner Wahl überweisen. Sofortige Umrechnungen und Überweisungen sind ohne Beschränkungen zum handelsüblichen Umrechnungskurs zulässig, welcher zum Zeitpunkt in welchem solche Einnahmen zwecks Umrechnung und Überweisung vorgelegt werden gilt und unterliegen keinen Gebühren, mit Ausnahme derjenigen, die normalerweise von den Banken für die Umrechnung und Überweisung erhoben werden.

2. Besteht ein besonderes Abkommen über die Vermeidung der Doppelbesteuerung zwischen den Vertragsparteien, oder falls der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt ist, so ist dieses anwendbar.

Art. 18 Preise

1. Jede Vertragspartei lässt zu, dass Preise für internationale Luftverkehrslinien von jedem bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage des fairen Wettbewerbs frei festgelegt werden können.
2. Preise für internationalen Luftverkehr zwischen den Gebieten der Vertragsparteien müssen nicht zur Genehmigung unterbreitet werden. Ungeachtet dessen, stellen die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien im Falle einer angemessenen Anfrage durch eine Luftfahrtbehörde der Parteien, rechtzeitigen Zugang zu Informationen über historische, bestehende, und vorgeschlagene Preise zur Verfügung.

Art. 19 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 durch die bezeichneten Luftfahrtunternehmen 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. 20 Umweltschutz

1. Die Vertragsparteien unterstützen das Bedürfnis die Umwelt zu schützen und fördern die nachhaltige Entwicklung der Luftfahrt.
2. Bei der Umsetzung von Umweltmassnahmen sind die von der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation in Anhängen zum Übereinkommen verabschiedeten Luftfahrt-Umweltstandards zu befolgen, soweit nicht Abweichungen notifiziert wurden.
3. Nichts in diesem Abkommen kann so ausgelegt werden, dass die Befugnis der zuständigen Behörde einer Vertragspartei beschränkt würde, alle geeigneten Massnahmen zu treffen, um die Umweltauswirkungen des zivilen Luftverkehrs zu verhindern oder anderweitig anzugehen, vorausgesetzt, dass solche Massnahmen vollständig mit den Rechten und Pflichten nach internationalem Recht im Einklang stehen und ohne Unterscheidung in Bezug auf die Nationalität angewendet werden.

Art. 21 Intermodale Beförderung

Den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei wird erlaubt, in Zusammenhang mit internationalem Flugverkehr und im Einklang mit der nationalen Gesetzgebung, verkehrsträgerübergreifende («intermodale») Beförderung zu oder von jedem Punkt in dem Gebiet der Vertragsparteien oder in Drittstaaten zu benutzen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den verkehrsträgerübergreifenden Verkehr

selbst durchführen oder ob sie ihn durch Vereinbarungen, einschliesslich code-share, mit anderen Verkehrsträgern durchführen. Diese verkehrsträgerübergreifenden Dienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und durch die verkehrsträgerübergreifenden Transportanbieter gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern Passagiere und Versender über die Anbieter des Transports informiert sind.

Art. 22 Bodenabfertigung

Unter Vorbehalt der Gesetze und Vorschriften jeder Vertragspartei verfügt jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen im Gebiet der anderen Vertragspartei über das Recht, zwischen mehreren, im Wettbewerb stehenden, Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten ganz oder teilweise zu wählen. Wo kein effektiver Wettbewerb zwischen den Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten besteht, wird jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen in Bezug auf ihr Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten durch einen oder mehrere Anbieter frei von Diskriminierung behandelt.

Art. 23 Statistische Angaben

Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien übermitteln einander, auf Verlangen, periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte, welche vernünftigerweise verlangt werden können, über den auf den vereinbarten Linien beförderten Verkehr.

Art. 24 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.

Art. 25 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit die sich aus diesem Abkommen ergibt, mit Ausnahme von Meinungsverschiedenheiten in Bezug auf Artikel 18 (Preise), die nicht durch eine erste Runde formeller Konsultationen gelöst werden kann, kann im Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien einer Person oder einem Gremium zu Entscheidung übertragen werden. Wenn sich die Vertragsparteien darauf nicht einigen können, wird die Meinungsverschiedenheit, auf Ersuchen einer der Vertragsparteien und im Einklang mit dem unten aufgeführten Verfahren, einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Das Schiedsgerichtsverfahren wird durch ein Schiedsgericht bestehend aus drei Schiedsrichtern durchgeführt und wie folgt konstituiert:

- a. Innert dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Antrags auf ein Schiedsgerichtsverfahren ernennt jede Vertragspartei einen Schiedsrichter. Innert sechzig

- (60) Tagen nach Ernennung dieser beiden Schiedsrichter, ernennen diese beiden Schiedsrichter einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, welcher den Vorsitz des Schiedsgerichts übernimmt.
- b. Versäumt es eine Vertragspartei einen Schiedsrichter zu ernennen, oder falls der dritte Schiedsrichter nicht in Übereinstimmung mit Buchstabe a) dieses Absatzes ernannt wird, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der ICAO ersuchen, die erforderliche Ernennung des notwendigen Schiedsrichters oder der Schiedsrichter innerhalb von dreissig (30) Tagen vorzunehmen. Sollte der Präsident des Rates der ICAO dieselbe Nationalität wie eine der Vertragsparteien haben, so wird die Ernennung der Schiedsrichter vom amtsältesten Vize-Präsidenten, welcher nicht aus demselben Grund disqualifiziert ist, ausgeführt.
3. Sofern nichts anderes vereinbart, bestimmt das Schiedsgericht die Grenzen seiner Zuständigkeit im Einklang mit diesem Abkommen und legt seine eigenen Verfahrensregeln fest. Nachdem das Schiedsgericht gebildet ist, kann es bis zum endgültigen Entscheid zwischenzeitliche Sicherungsmassnahmen gewähren. Auf Anweisung des Schiedsgerichts oder auf Ersuchen einer der Vertragsparteien wird innert fünfzehn (15) 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 nichts anderes vereinbart oder vom Schiedsgericht entschieden, ist die Klageschrift innert fünfundvierzig (45) Tagen nach der vollständigen Konstitution des Schiedsgerichts, und die Klageantwort sechzig (60) Tage danach, einzureichen. Eine Replik auf die Klageantwort ist innert dreissig (30) Tagen nach Unterbreitung der Klageantwort einzureichen. Eine Antwort auf diese Replik hat dreissig (30) Tage danach zu erfolgen. Auf Antrag einer Vertragspartei oder falls dies vom Schiedsgericht als angemessen erachtet wird, wird das Schiedsgericht fünfundvierzig (45) Tage nachdem die letzte Eingabe fällig ist eine Anhörung durchführen.
5. Das Schiedsgericht ist bemüht, innert dreissig (30) Tagen nach dem Abschluss der Anhörung, oder, falls keine Anhörung durchgeführt wird, nach dem Datum an dem der letzte Schriftsatz eingereicht wird, einen schriftlichen Entscheid zu fällen. Das Gericht urteilt mit Mehrheitsentscheid.
6. Die Vertragsparteien können innert fünfzehn (15) Tagen nach der Fällung des Entscheids Anträge auf Klarstellung stellen. Eine Klarstellung wird innerhalb fünfzehn (15) Tagen nach Erhalt eines solchen Antrags ausgestellt.
7. Jede Vertragspartei führt, soweit im Einklang mit ihrem nationalen Recht, ein Urteil oder ein Entscheid des Schiedsgerichts aus.
8. Die Kosten des Schiedsgerichtsverfahren, einschliesslich der Gebühren und Auslagen der Schiedsrichter, werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen. Kosten, die dem Präsidenten des Rates der ICAO in Zusammenhang mit dem Verfahren in Absatz 2, Buchstabe b dieses Artikels entstehen, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichtsverfahrens.

Art. 26 Änderungen

1. Dieses Abkommen kann durch schriftliche Vereinbarung der Vertragsparteien abgeändert werden.
2. Eine Änderung des Abkommens tritt durch diplomatischen Notenaustausch in Kraft, nachdem die Erfüllung aller internen gesetzlichen Verfahren der Vertragsparteien abgeschlossen wurde. Eine Änderung kann im Einvernehmen der Vertragsparteien provisorisch angewendet werden.
3. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, einen Anhang zu ändern, so kann sie eine Konsultation zwischen den zuständigen Behörden beider Vertragsparteien ersuchen. Besteht eine Vereinbarung zur Änderung eines Anhangs, treten diese Empfehlungen in Kraft, sobald 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. 27 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Weg schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Die Notifizierung ist gleichzeitig der ICAO zukommen zu lassen.
2. Die Kündigung tritt am Ende der International Air Transport Association (IATA) Flugplanperiode in Kraft, während welcher die Frist von einem (1) Jahr 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 ICAO davon Kenntnis erhalten hat.
4. Jede Vertragspartei kann jederzeit der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Weg schriftlich notifizieren, dass sie die provisorische Anwendbarkeit dieses Abkommens kündigen will. In diesem Fall, tritt die Kündigung der provisorischen Anwendbarkeit am Ende der IATA-Flugplanperiode in Kraft, während welcher die Frist von einem (1) Jahr nach Empfang der Notifizierung abgelaufen ist, es sei denn, die Notifizierung wird im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien vor dem Ende dieser Frist wieder zurückgezogen.

Art. 28 Registrierung

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

Art. 29 Inkrafttreten

1. 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.
2. Ungeachtet von Absatz 1 dieses Artikels, kommen die Vertragsparteien überein, dass dieses Abkommen, vom Zeitpunkt an welchem das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr vom 21. Juni 1999⁷ für das Vereinigte Königreich nicht mehr gilt, provisorisch angewendet wird. Während der provisorischen Anwendbarkeit ist die Vereinbarung vom 5. April 1950⁸ zwischen der Schweiz und dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland über Luftverkehrslinien suspendiert.
3. Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommen wird die Vereinbarung zwischen der Schweiz und dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland über Luftverkehrslinien vom 5. April 1950⁹ aufgehoben

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Bern am 17. Dezember 2018, in englischer und französischer 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 die
Schweizerische Eidgenossenschaft:
Doris Leuthard

Für das Vereinigte Königreich
von Grossbritannien und Nordirland:
Chris Grayling

⁷ SR 0.748.127.192.68

⁸ SR 0.748.127.193.67

⁹ AS 1951 575

Linienpläne

Linienplan I

Strecken, auf denen die von dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland (UK) bezeichneten Luftfahrtunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
UK	Jeder Punkt in EU/EFTA	Jeder Punkt	Jeder Punkt in EU/EFTA

Linienplan II

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in UK	Punkte über UK hinaus
Schweiz	Jeder Punkt in EU/EFTA	Jeder Punkt	Jeder Punkt in EU/EFTA

Anmerkungen

Es werden keine Beschränkungen der Anzahl Passagier- oder Vollfrachterstrecken vorgenommen, welche durch das oder die bezeichnete(n) Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei auf den hier festgelegten Routen mit jedem Fluggerät betrieben werden dürfen.

Das oder die bezeichnete(n) Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien können zwischen dem Vereinigten Königreich und der Schweiz uneingeschränkte Verkehrsrechte in dritter und vierter Freiheit ausüben.

Das oder die bezeichnete(n) Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien können auf allen Zwischenlandepunkten und Punkten darüber hinaus innerhalb der EU und EFTA uneingeschränkte Verkehrsrechte in fünfter und siebter Freiheit ausüben.

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei separat oder in Kombination auf demselben Flug (co-terminalisation) zu bedienen, vorausgesetzt, dass zwischen den Punkten keine Verkehrsrechte (Cabotage Rechte) ausgeübt werden.

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei eigenen stop-over Verkehr zu befördern – vorausgesetzt, dass keine Verkehrsrechte (Cabotage Rechte) ausgeübt werden – sowie auf internationalen Routen.

Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann nach seinem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen:

1. Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen;
2. verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren;
3. Punkte ausserhalb, Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus sowie die bezeichneten Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
4. auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder an bestimmten Punkten verzichten;
5. an jedem beliebigen Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern; und
6. Punkte ausserhalb jedes Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten;

hierbei gelten keine Richtungsbeschränkungen oder geografische Beschränkungen und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist, vorausgesetzt, dass diese Linie einen Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bedient, welche die Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat.

