

Abkommen zwischen der Schweiz und Ceylon² über den regelmässigen Luftverkehr

Abgeschlossen am 19. Mai 1966

Von der Bundesversammlung genehmigt am 9. März 1967³

In Kraft getreten am 1. Juni 1967

(Stand am 13. August 2002)

Die Schweiz und Ceylon, hiernach als «Vertragsparteien» bezeichnet,

beide Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944⁴ in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und vom Wunsche geleitet, für die Errichtung und Förderung von regelmässigen Luftverkehrsverbindungen zwischen den Gebieten ihrer Staaten und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

haben folgendes vereinbart:

Art. 1

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

- a. der Ausdruck «Abkommen in Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» mit Bezug auf die Schweiz das Eidgenössische Luftamt⁵ und mit Bezug auf Ceylon die Abteilung für Zivilluftfahrt oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, welche ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden oder ähnliche Aufgaben auszuüben;
- c. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» eine Luftverkehrsunternehmung, welche eine der Vertragsparteien durch ihre Luftfahrtbehörde schriftlich der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 4 dieses Abkommens bezeichnet hat, um auf den festgelegten Strecken Luftverkehrslinien zu betreiben.

AS 1967 982; BB1 1966 II 263

¹ Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung.

² Heute: Sri Lanka

³ Vierter Gegenstand des BB vom 9. März 1967 (AS 1967 981)

⁴ SR 0.748.0

⁵ Heute: Bundesamt für Zivilluftfahrt

- d. die Ausdrücke «Gebiet», «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmung» und «nichtkommerzielle Landung» haben die Bedeutung, welche ihnen nach den Artikeln 2 und 96 des Abkommens von Chikago zukommt.

Art. 2

Insoweit die Bestimmungen des Abkommens von Chikago auf den durch dieses Abkommen errichteten Luftverkehr anwendbar sind, bleiben sie in ihrer gegenwärtigen Fassung zwischen den Vertragsparteien während der Dauer des Abkommens in Kraft als integraler Bestandteil des Abkommens, es wäre denn, dass zwischen den Vertragsparteien eine beidseitig ratifizierte Änderung des Abkommens von Chikago gehörig in Kraft getreten wäre; in diesem Fall bleibt das geänderte Abkommen von Chikago während der Dauer dieses Abkommens in Kraft.

Art. 3

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

2. Die von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmung genießt beim Betrieb der vereinbarten Linien auf einer festgelegten Strecke die nachstehenden Rechte:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtkommerzielle Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

Art. 4

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich eine Luftverkehrsunternehmung für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken zu bezeichnen.

2. Nach Empfang dieser Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels der bezeichneten Unternehmung ohne Verzug die entsprechenden Betriebsbewilligungen.

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können verlangen, dass die durch die andere Vertragspartei bezeichnete Unternehmung beweise, sie sei in der Lage, die Bedingungen zu erfüllen, welche durch die von diesen Behörden beim Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens von Chikago regelmässig und vernünftig angewendeten Gesetze und Verordnungen vorgeschrieben sind.

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder die ihr für die Ausübung der in Artikel 3 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung als nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn die betreffende Vertragspartei nicht überzeugt ist, dass die wesentliche Verfügungsgewalt und die tatsächliche Aufsicht über diese Unternehmung der sie bezeichnenden Vertragspartei oder ihren Staatsangehörigen zusteht.

5. Wenn die Unternehmung in dieser Weise bezeichnet und ermächtigt worden ist, kann sie jederzeit den Betrieb der vereinbarten Linien aufnehmen.

Art. 5

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 3 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei zeitweilig zu unterbrechen oder die Ausübung dieser Rechte an die ihr notwendig erscheinenden Bedingungen zu knüpfen,

- a. wenn sie nicht überzeugt ist, dass die wesentliche Verfügungsgewalt und die tatsächliche Aufsicht über die Unternehmung der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, oder ihren Staatsangehörigen zusteht, oder
- b. wenn diese Unternehmung die Gesetze oder Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. wenn diese Unternehmung in anderer Weise nicht in Übereinstimmung mit den in diesem Abkommen enthaltenen Bedingungen handelt.

2. Ausser wenn der unmittelbare Widerruf, der zeitweilige Unterbruch oder die Auflage von Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels erwähnt werden, wesentlich ist, um neue Verstösse gegen Gesetze oder Verordnungen zu verhüten, kann ein derartiges Recht erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Art. 5^{bis6} Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963⁷ in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet

⁶ Eingefügt durch Notenaustausch vom 8./21. Juli 1997 (AS 2002 2588).

⁷ SR 0.748.710.1

am 16. Dezember 1970⁸ in Den Haag, sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁹ in Montreal, den Bestimmungen des dazugehörigen Zusatzprotokolles zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988¹⁰ in Montreal, sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen von Chicago bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des Weiteren wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

⁸ SR 0.748.710.2

⁹ SR 0.748.710.3

¹⁰ SR 0.748.710.31

Art. 6

1. Die durch die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und anderen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren, ausgenommen die Entschädigungen für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls befreit:

- a. Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der durch die Behörden der genannten Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
- b. Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c. Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei, in welchem sie an Bord genommen worden sind, ausgeführt wird.

3. Es kann verlangt werden, dass das Material, auf welches sich der vorangehende Absatz 2, a, b und c bezieht, unter Zollaufsicht oder -kontrolle gehalten wird.

4. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die an Bord der durch die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge vorhandenen Sachen und Vorräte 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 darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

Art. 7

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Art. 8

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei anwendbar.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Waren oder Postsendungen regeln, wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen, sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Waren oder Postsendungen, welche durch die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.
3. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihren eigenen Unternehmungen im Vergleich mit der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen keine Vorzugstellung einzuräumen.
4. Für die Benützung der Flughäfen und anderer durch eine Vertragspartei zur Verfügung gestellter Einrichtungen hat die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei keine höheren Gebühren zu bezahlen als diejenigen, die für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

Art. 9

1. Die Lufttüchtigkeitsausweise, die Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, welche durch die eine der Vertragsparteien ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden während der Zeit, in der sie in Kraft sind, durch die andere Vertragspartei als gültig anerkannt.
2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die durch die andere Vertragspartei oder durch einen anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder zu deren Gunsten anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Art. 10

1. Die bezeichneten Unternehmungen geniessen für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsstaaten gleiche und angemessene Möglichkeiten.
2. Die bezeichnete Unternehmung jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieser letztgenannten Unternehmung nicht in ungerechtfertigter Weise zu beeinträchtigen.
3. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmung soll der Verkehrsnachfrage angepasst sein.

4. Die vereinbarten Linien haben als Hauptziel ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet derjenigen Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, und den auf der festgelegten Strecke angeflogenen Punkten entspricht.

5. Das Recht jeder bezeichneten Unternehmung, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten im internationalen Verkehr Beförderungen vorzunehmen, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen, durch die beiden Vertragsparteien bestätigten Grundsätzen einer normalen Entwicklung ausgeübt werden und zwar vorausgesetzt, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:

- a. der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat;
- b. der Verkehrsnachfrage der Gebiete, durch welche die Linie führt, wobei örtliche und regionale Linien zu berücksichtigen sind;
- c. den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.

Art. 11

1. Der Transfer von Reineinnahmen der bezeichneten Unternehmung jeder Vertragspartei ist dem anwendbaren Recht unterworfen, das die Überweisung ausländischer Währungen regelt. Ein solcher Transfer wird zum amtlichen Kurs gestattet, vorausgesetzt, dass die Beförderungspapiere in Übereinstimmung mit dem anwendbaren Recht ausgestellt worden sind. Unter Reineinnahmen ist der von der Luftverkehrsunternehmung bei der Beförderung von Personen, Fracht und Übergepäck erzielte reine Überschuss zu verstehen unter Ausschluss aller örtlichen Abgaben, die gegebenenfalls zu entrichten sind.

2. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so gelangt dieses besondere Abkommen zur Anwendung.

Art. 12

1. Die von der Unternehmung der einen Vertragspartei für die Beförderung nach oder von dem Gebiet der anderen Vertragspartei zu erhebenden Tarife sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse einschliesslich der Betriebskosten, eines vernünftigen Gewinnes und der Tarife anderer Unternehmungen in Betracht zu ziehen sind.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich durch die bezeichneten, interessierten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien nach Rücksprache mit anderen Unternehmungen, die auf der ganzen oder einem Teil der Strecke Luftverkehr betreiben, vereinbart werden. Eine solche Vereinbarung soll womöglich durch das Tariffestsetzungsverfahren, das durch die internationale Organisation festgesetzt wird, welche üblicherweise die Tarife regelt, erreicht werden.

3. Die derart vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreissig Tage vor dem für ihre Einführung vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

4. Können sich die bezeichneten Unternehmungen nicht auf einen dieser Tarife einigen oder kann aus irgend einem anderen Grund ein Tarif nicht in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels festgelegt werden oder benachrichtigt eine Vertragspartei innerhalb der ersten fünfzehn Tage der in Absatz 3 dieses Artikels genannten dreissigtägigen Frist die andere Vertragspartei über ihre Unzufriedenheit mit einem in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif, werden die Luftfahrtsbehörden der Vertragsparteien versuchen, den Tarif durch Vereinbarung unter sich zu bestimmen.

5. Wenn die Luftfahrtbehörden sich über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 3 dieses Artikels unterbreiteten Tarifes und über die Bestimmung eines Tarifs nach Absatz 4 nicht einigen können, wird die Meinungsverschiedenheit in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 18 dieses Abkommens beigelegt.

6. Vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes 3 dieses Artikels tritt ein Tarif nicht in Kraft, solange er von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien nicht genehmigt worden ist; ausgenommen bleibt Absatz 4 des Artikels 18 dieses Abkommens.

7. Die in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels neue Tarife festgesetzt worden sind.

Art. 13

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien beraten sich von Zeit zu Zeit im Geiste enger Zusammenarbeit, um die Erfüllung und befriedigende Ausführung der Bestimmungen dieses Abkommens und des dazugehörigen Anhanges sicherzustellen.

Art. 14

1. Wenn die eine oder die andere Vertragspartei es als wünschbar erachtet, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie eine Beratung mit der anderen Vertragspartei verlangen. Eine solche Beratung muss innerhalb einer Spanne von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges des Gesuches an, beginnen. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien sich gegenseitig die Annahme dieser Änderungen nach ihren eigenen verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges zu diesem Abkommen können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Art. 15

Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten übermitteln einander auf Verlangen periodische oder andere statistische Angaben, wie sie vernünftigerweise verlangt werden können, um den Umfang des durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei auf den vereinbarten Linien entstandenen Verkehrs zu überprüfen. Diese Angaben sollen alle für eine derartige Überprüfung notwendigen Auskünfte enthalten.

Art. 16

Sollte ein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr getroffen werden und beide Vertragsparteien binden, wird das vorliegende Abkommen den Bestimmungen dieses mehrseitigen Übereinkommens angepasst werden.

Art. 17

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu beenden. Diese Anzeige soll gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation gerichtet werden. In diesem Fall endet das Abkommen zwölf Monate nach dem Empfangstag der Anzeige durch die andere Vertragspartei, es sei denn, die Kündigungsanzeige werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so gilt die Anzeige vierzehn Tage, nachdem sie bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation eingegangen ist, als erhalten.

Art. 18

1. Entsteht zwischen den Vertragsparteien eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, bemühen sich die Vertragsparteien vorerst, sie durch Verhandlungen beizulegen.

2. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, durch Verhandlungen eine Beilegung herbeizuführen, können sie bei gegenseitigem Einverständnis die Meinungsverschiedenheit einer beliebigen Person oder Körperschaft zur Entscheidung übertragen oder es kann die Meinungsverschiedenheit auf Verlangen einer Vertragspartei einem aus drei Mitgliedern zusammengesetzten Schiedsgericht unterbreitet werden, wobei je ein Schiedsrichter durch jede der beiden Vertragsparteien ernannt und der dritte durch die beiden auf diese Weise ernannten bestimmt wird. Beide Vertragsparteien ernennen innerhalb einer Frist von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt, an welchem die andere Vertragspartei auf diplomatischem Weg das Gesuch um schiedsgerichtliche Beurteilung der Meinungsverschiedenheit erhalten hat, je einen Schiedsrichter, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von sechzig Tagen bestimmt. Unterlässt es eine der Vertragsparteien, innerhalb der festgesetzten Frist den Schiedsrichter zu ernennen oder kann der dritte Schiedsrichter nicht fristgerecht bestimmt werden, so kann jede der beiden Vertragsparteien den Präsidenten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, den oder die erforderlichen Schiedsrichter zu bestimmen. In diesem Falle muss der dritte Schiedsrichter ein Angehöriger eines dritten Staates sein und im Schiedsgericht den Vorsitz führen.

3. Die gemäss Absatz 2 bestimmte Person, Körperschaft oder Schiedsbehörde bestimmt ihr Verfahren selbst.

4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem nach Absatz 2 ergangenen Entscheid zu unterziehen.

5. Die gemäss Absatz 2 bestimmte Person, Körperschaft oder Schiedsbehörde entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.

Art. 19

1. Der Anhang zu diesem Abkommen gilt als Teil des Abkommens und jede Verweisung auf das «Abkommen» bezieht sich, sofern es nicht ausdrücklich anders vorgesehen ist, auch auf den Anhang.

2. Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt seiner Unterzeichnung an vorläufig angewendet und regelt bis zum Zeitpunkt seines Inkrafttretens die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Vertragsparteien bezüglich aller im Sinne dieses Abkommens vorgenommenen Handlungen.

3. Dieses Abkommen wird in Kraft treten, sobald sich die Vertragsparteien gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben werden.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten, hiezu von ihren Regierungen gehörig bevollmächtigt, dieses Abkommen unterzeichnet.

So geschehen zu Colombo am 19. Mai 1966 in doppelter Urschrift in französischer, singhalesischer und englischer Sprache, wobei alle Wortlaute gleicherweise verbindlich sind. Sollte eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens entstehen, geht der englische Wortlaut vor.

Für den Schweizerischen Bundesrat: Für die Regierung von Sri Lanka:

Curchod

Hurulle

*Übersetzung*¹²**Linienpläne****I**

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von der Schweiz bezeichnete Luftverkehrsunternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Sri Lanka	Punkte über Sri Lanka hinaus
Punkte in der Schweiz	Athen	Colombo	Kuala Lumpur
	Istanbul		Singapur
	Beirut		Jakarta
	Kairo		Zwei Punkte in
	Teheran		Australien
	Karachi		
	Bombay		
	Male*		Male**

* Verkehrsrechte zwischen Male und Colombo sind auf die Beförderung von eigenem Stopover-Verkehr durch das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen beschränkt.

** Male kann von dem von der Schweiz bezeichneten Unternehmen auf allen Strecken wahlweise nur als Zwischenlandepunkt oder als Punkt darüber hinaus bedient werden.

¹¹ Fassung gemäss Notenaustausch vom 29. Aug. 1980 (AS 1981 19). Bereinigt durch Notenaustausch vom 8./21. Juli 1997 (AS 2002 2588).

¹² Übersetzung des englischen Originaltextes.

II

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von Sri Lanka bezeichnete Luftverkehrsunternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Colombo	<ul style="list-style-type: none"> – Bombay – Karachi – Dubai – Bahrain – Kuwait – Kairo – ein Punkt in Europa 	<ul style="list-style-type: none"> – Basel oder – Genf oder – Zürich 	<ul style="list-style-type: none"> – Paris – Frankfurt – Amsterdam – London – ein Punkt in USA

Der Ausdruck «Basel oder Genf oder Zürich» berechtigt das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen von Sri Lanka nur zur Bedienung eines dieser Punkte auf allen seinen Flügen während ein und derselben Flugplanperiode.

1. Einer oder mehrere Punkte auf den festgelegten Strecken der Linienpläne I und II des Anhangs können nach Belieben des jeweilig bezeichneten Luftverkehrsunternehmens auf einzelnen oder allen Flügen ausgelassen werden.
2. Das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen der einen oder der anderen Vertragspartei hat das Recht, seine Flüge auf dem Gebiet der andern Vertragspartei enden zu lassen.
3. Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen der Vertragspartei hat das Recht, im Linienplan nicht aufgeführte Punkte zu bedienen, solange keine Verkehrsrechte zwischen solchen Punkten und dem Gebiet der andern Vertragspartei geltend gemacht werden und solche Verkehrsrechte nicht ausdrücklich durch diese Vertragspartei gewährt sind.