

Originaltext

Abkommen

über den Luftlinienverkehr zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Demokratischen Sozialistischen Republik Sri Lanka

Abgeschlossen am 17. April 2007

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 21. Februar 2008

Der Schweizerische Bundesrat

und

die Regierung der Demokratischen Sozialistischen Republik Sri Lanka

(nachfolgend die «Vertragsparteien» genannt):

vom Wunsche geleitet, ein internationales Luftverkehrssystem zu fördern, das auf Wettbewerb zwischen den im Markt beteiligten Luftverkehrsunternehmen mit möglichst geringer Einmischung und Regelung durch die Regierungen besteht;

vom Wunsche geleitet, den Ausbau internationaler Luftverkehrslinien zu erleichtern; in Würdigung, dass leistungs- und wettbewerbsfähige internationale Luftverkehrslinien den Handel, das Wohlergehen der Konsumenten und das wirtschaftliche Wachstum steigern;

vom Wunsche geleitet, den Luftverkehrsunternehmen die Möglichkeit zu schaffen, Reisenden und Frachtbeförderern eine Vielzahl an Dienstleistungen anzubieten, und im Bestreben, einzelne Luftverkehrsunternehmen zu ermutigen, innovative und konkurrenzfähige Preise zu entwickeln und einzuführen;

vom Wunsche geleitet, für ein Höchstmass an Sicherheit und Schutz für internationale Luftverkehrslinien zu sorgen, und in Bekräftigung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, welche die Sicherheit von Personen oder Eigentum gefährden, sich nachteilig auf den Betrieb von Luftverkehrslinien auswirken und das öffentliche Vertrauen in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben; und

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

haben folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

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

SR 0.748.127.197.12

¹ SR 0.748.0

- a. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- b. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall von der Regierung der Demokratischen Sozialistischen Republik Sri Lanka, der für die Zivilluftfahrt zuständige Minister, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. «Bezeichnete Luftverkehrsunternehmen» ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Dienste bezeichnet hat;
- d. «Vereinbarte Linien» Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
- e. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nicht gewerbsmässige Landungen» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
- f. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
- g. «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden sowie die für diese Preise anwendbaren Bedingungen, einschliesslich Kommissionsgebühren und andere zusätzliche Entschädigungen für Agenten oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen;
- h. «Benützungsgebühren» die von den zuständigen Behörden den bezeichneten Unternehmen auferlegten oder zur Erhebung zugelassenen Gebühren für die Bereitstellung von Flughafen- und Flugsicherungseinrichtungen sowie anderen dazugehörigen Diensten.

2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang und alle in diesem Anhang enthaltenen Bestimmungen oder Anmerkungen mit ein.

Art. 2 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung 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 Unternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet Landungen für nicht gewerbsmässige Zwecke vorzunehmen;
- c. andere in diesem Abkommen festgelegte Rechte.

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

4. Wenn die bezeichneten Unternehmen 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 solcher Strecken zu erleichtern sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Art. 3 Ausübung von Rechten

1. Die bezeichneten Unternehmen geniessen im gegenseitigen Wettbewerb um das Angebot der von diesem Abkommen vereinbarten Linien gleiche und angemessene Möglichkeiten.

2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht jeder der bezeichneten Unternehmen, internationalen Verkehr zwischen den jeweiligen Gebieten der Vertragsparteien oder zwischen dem Gebiet der einen Vertragspartei und Gebieten von Drittstaaten zu befördern.

3. Jede Vertragspartei gestattet den bezeichneten Unternehmen, die von ihnen auf Grund kommerzieller Überlegungen im Markt angebotenen Frequenzen und Kapazitäten für die internationalen Luftverkehrslinien frei zu bestimmen. In Übereinstimmung mit diesem Recht darf keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenzen, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit von Leistungen oder den oder die Flugzeugtypen beschränken, die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, ausgenommen gemäss den Bestimmungen dieses Abkommens oder soweit dies zollrelevante, technische, betriebliche oder umweltschutzbezogene Gründe bei gleichartigen Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens erfordern können.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug oder den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf die bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, welche die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln wie namentlich die Formalitäten für die Einreise, Ausreise, Auswanderung und Einwanderung sowie Zoll- und Gesundheitsvorschriften sind auf Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen anwendbar, die von Flugzeugen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei befördert werden, während sie sich im genannten Gebiet befinden.
3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen Unternehmen im Vergleich mit den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Art. 5 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Unternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht. Die Mitteilung dieser Bezeichnung erfolgt auf diplomatischem Weg.
2. Bei Erhalt der Anzeige für die Bezeichnung erteilen die Luftfahrtbehörden unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.
3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, die von den Gesetzen und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die von diesen Behörden üblicherweise für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.
4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen:
 - a. im Fall der bezeichneten Unternehmen der Schweiz:
wenn die andere Vertragspartei nicht überzeugt ist, dass die Unternehmen den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche solche Unternehmen bezeichnet und dass sie ein gültiges, von der besagten Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen;

- b. im Fall der bezeichneten Unternehmen der Demokratischen Sozialistischen Republik Sri Lanka:
wenn die andere Vertragspartei nicht überzeugt ist, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über die Unternehmen in den Händen der die Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen und dass sie ein gültiges, von der besagten Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen.
5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben.

Art. 6 Widerruf, Aussetzung und Beschränkung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen zu widerrufen, vorübergehend auszusetzen oder zu beschränken oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:

- a. im Fall der bezeichneten Unternehmen der Schweiz:
die andere Vertragspartei nicht überzeugt ist, dass die Unternehmen den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet und dass sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen;
 - b. im Fall der bezeichneten Unternehmen der Demokratischen Sozialistischen Republik Sri Lanka:
die andere Vertragspartei nicht überzeugt ist, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über die Unternehmen in den Händen der die Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen und dass sie ein gültiges, von der besagten Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen; oder
 - c. die besagten Unternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen; oder
 - d. die besagten Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.
2. Soweit nicht der sofortige Widerruf, die vorübergehende Aussetzung oder die Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Bedingung erforderlich sind, um neue Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen zu verhindern, dürfen die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

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 gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach

internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963² in Tokio, 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 sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

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

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Zusätzlich verlangen sie, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten 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 aufgeführten Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise, 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, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht, Postsendungen und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei für vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um einer bestimmten Gefahr zu begegnen.

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 Besatzungen, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden

² SR 0.748.710.1

³ SR 0.748.710.2

⁴ SR 0.748.710.3

⁵ SR 0.748.710.31

Vertragsparteien gegenseitig, indem sie die Kommunikation und andere zweckmäßige Massnahmen erleichtern, die darauf abzielen, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung mit einem Minimum an Lebensgefahr schnell und sicher zu beenden.

6. Wenn eine Vertragspartei vernünftige Gründe zur Annahme hat, dass die andere Vertragspartei von den Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden jener Vertragspartei um sofortige Beratung mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nachsuchen. Kommt innerhalb von fünfzehn (15) Tagen vom Zeitpunkt eines solchen Ersuchens keine zufrieden stellende Einigung zustande, stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigungen der Unternehmen jener Vertragspartei zurückzubehalten, zu widerrufen, zu beschränken oder Bedingungen zu unterwerfen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf der fünfzehn (15) Tage vorläufige Massnahmen ergreifen. Jede in Übereinstimmung mit diesem Absatz getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels erfüllt.

Art. 8 Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Fähigkeitszeugnisse 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 Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

3. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können jederzeit Beratungen über die von den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Besatzungen, Luftfahrzeugen oder deren Betrieb verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuchs stattfinden.

4. Stellen die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei in einem dieser Bereiche Sicherheitsstandards, die zumindest den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhalten und handhaben, müssen die Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei über diese Feststellungen benachrichtigen und die zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen als notwendig erachteten Schritte bekannt geben und die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei haben geeignete Abhilfemassnahmen zu ergreifen. Unterlassen es die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder einer vereinbarten längeren Frist geeignete Massnahmen zu ergreifen, bildet dies einen Grund für die Anwendung von Artikel 6 dieses Abkommens.

5. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens festgelegten Pflichten wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei oder in deren Auftrag im Rahmen eines Leasing-Vertrages für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, von den ermächtigten Vertretern der anderen Vertragspartei, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, an Bord oder um das Luftfahrzeug herum bezüglich der Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Ausweise der Besatzung sowie dem sichtbaren Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung überprüft werden kann (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt), vorausgesetzt, dass die Überprüfung keine ungebührliche Verzögerung mit sich bringt.

6. Wenn eine solche Rampinspektion oder mehrere solche Rampinspektionen Anlass zu ernststen Bedenken geben, dass:

- a. ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht nach den im Übereinkommen aufgestellten Mindestanforderungen betrieben wird; oder
- b. ein Mangel an tatsächlichem Unterhalt und am Vollzug der im Übereinkommen aufgestellten Sicherheitsanforderungen besteht;

steht es den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, mit Bezug auf Artikel 33 des Übereinkommens frei, anzunehmen, dass die Anforderungen, unter welchen das Zeugnis oder die Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder anerkannt worden sind oder die Anforderungen, unter welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den Mindestanforderungen entsprechen oder höher sind als diejenigen, welche in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen aufgestellt sind.

7. Wenn der Zutritt zu einer Rampinspektion eines Luftfahrzeuges, das von Unternehmen einer Vertragspartei oder in deren Auftrag in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Absatz 5 dieses Artikels betrieben wird, von Vertretern dieses Unternehmens oder dieser Unternehmen verweigert wird, steht es den Luftfahrtbehörden dieser anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 6 dieses Artikels erwähnten Art vorhanden sind und die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen zu ziehen.

8. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei behalten sich vor, die Betriebsbewilligung der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen sofort vorübergehend auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei aufgrund der Ergebnisse der Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, der Verweigerung des Zutritts zu einer Rampinspektion, von Beratungen oder anderweitig zum Schluss kommen, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Luftverkehrsunternehmens erforderlich sind.

9. Jede von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den vorerwähnten Absätzen 4 und 8 ergriffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, die zu dieser Massnahme geführt haben, nicht mehr bestehen.

Art. 9 Sicherheit von Reisedokumenten

1. Jede Vertragspartei erklärt sich bereit, Massnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit ihrer Reisepässe und anderer Reisedokumente in Übereinstimmung mit international anerkannten Standards zu gewährleisten und erklärt sich diesbezüglich bereit, alle notwendigen Schritte betreffend die rechtmässige Ausstellung, die Überprüfung und den Gebrauch von Reisepässen und anderen Reise- und Identitätsdokumenten, die von dieser Vertragspartei oder in deren Auftrag ausgestellt worden sind, zu treffen.

2. Die Vertragsparteien erklären sich weiter bereit, im Hinblick auf die Verhinderung und die Bekämpfung jeglicher Form von Einreisebetrug betriebliche Informationen über gefälschte oder nachgemachte Reisedokumente gegenseitig auszutauschen.

Art. 10 Nicht zugelassene und dokumentlose Fluggäste und Abgeschobene

Jede Vertragspartei erklärt sich bereit, im Hinblick auf die Bekämpfung der unrechtmässigen Einreise, einschliesslich der dokumentlosen Fluggäste wirkungsvolle Grenzkontrollen einzurichten. Zu diesem Zweck trifft jede Vertragspartei die notwendigen Massnahmen, welche die Standards und Empfehlungen von Annex 9 (Facilitation) des Übereinkommens sowie jedes anwendbare bilaterale Abkommen zwischen den beiden Ländern berücksichtigen, um die Zusammenarbeit im Kampf gegen unrechtmässige Einreisen zu erhöhen.

Art. 11 Befreiung von Zöllen, anderen Abgaben und Gebühren

1. Die von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf den internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen einschliesslich Hydraulikflüssigkeiten, ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke, Likör, Tabak, und andere Gegenstände für den Verkauf an oder den Verbrauch durch die Fluggäste während des Fluges, die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, anderen Abgaben und Gebühren befreit, die nicht auf den Kosten für erbrachte Dienstleistungen beruhen, solange diese Ausrüstung, das Zubehör und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Von den gleichen Zöllen, anderen Abgaben und Gebühren, ausgenommen das Entgelt für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls befreit:

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden der besagten Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b. die Ersatzteile, einschliesslich Motoren und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragspartei für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;

- c. die Treib- und Schmierstoffe, einschliesslich Hydraulikflüssigkeiten, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen werden;
 - d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und touristischem Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Unternehmen 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 Unternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.
4. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen kommen auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei mit anderen Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen haben über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände ins Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dafür ist, dass diesen anderen Unternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls solche Befreiungen gewährt werden.

Art. 12 Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen, die sich im direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und die im Flughafenareal für solche Zwecke vorbehaltene Zone nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen, vorausgesetzt, dass nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Luftpiraterie und Schmuggel narkotischer Drogen etwas anderes verlangen. Gepäck, Fracht und Postsendungen im direkten Durchgangsverkehr sind von Zöllen, Verbrauchssteuern und ähnlichen Steuern, Abgaben und Gebühren befreit, die nicht auf den Kosten für die erbrachten Dienstleistungen bei der Ankunft beruhen.

Art. 13 Benützungsgebühren

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

2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugsicherungseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, sind nicht höher als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge ihrer bezeichneten Unternehmen, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

3. Jede Vertragspartei fördert Beratungen zwischen den für die Gebühren zuständigen Behörden oder Organen in ihrem Gebiet und den bezeichneten Unternehmen, welche die Dienstleistungen und Einrichtungen in Anspruch nehmen und die bezeichneten Unternehmen, solche Informationen auszutauschen, die erforderlich sind, um die Überprüfung der Gebühren in Übereinstimmung mit den in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels enthaltenen Grundsätzen zu ermöglichen. Jede Vertragspartei ermutigt die für die Gebühren zuständigen Behörden, die Benutzer mit vernünftiger Ankündigung über Änderungsvorschläge betreffend Benutzungsgebühren ins Bild zu setzen, um diesen zu ermöglichen, ihre Ansichten vor der Umsetzung der Änderungen bekannt zu geben.

Art. 14 Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei haben in Übereinstimmung mit den entsprechenden Gesetzen und Verordnungen der anderen Vertragspartei, das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt.

2. Im speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in seinem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben der Unternehmen, mittels Agenten zu beteiligen. Die Unternehmen sind ermächtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

3. Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei können mit den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei oder mit Unternehmen eines Drittstaates, soweit diese die entsprechende Betriebsbewilligung haben, Vereinbarungen über die Zusammenarbeit wie «blocked space», «code sharing» oder andere kommerzielle Abmachungen abschliessen.

4. Jedes bezeichnete Unternehmen kann ohne jede Einschränkung in Verbindung mit der internationalen Beförderung von Fluggästen und Fracht von und nach jedem Punkt in den Gebieten der Vertragsparteien und von und nach Punkten in Drittstaaten bodengebundene Beförderungsmittel benutzen.

Art. 15 Leasing

1. Jede der Vertragsparteien kann den Gebrauch von geleasteten Luftfahrzeugen für Dienste gemäss diesem Abkommen verhindern, welche nicht mit den Artikeln 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) übereinstimmen.

2. Unter Vorbehalt von Absatz 1 vorstehend können die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeuge und Besatzungen) von jedem Unternehmen, einschliesslich von anderen Luftverkehrsunternehmen leasen, vorausgesetzt, dass dies nicht dazu führt, dass ein Luftverkehrsunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

Art. 16 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

In Übereinstimmung mit den entsprechenden Gesetzen und Verordnungen haben die bezeichneten Unternehmen das Recht, Einnahmenüberschüsse, die in einem vernünftigen Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in ihr Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Art. 17 Tarife

1. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die gemäss diesem Abkommen betrieben werden, mitgeteilt oder unterbreitet werden.

2. Ohne die Anwendung des allgemeinen Wettbewerbs- und Konsumentenrechts im Gebiet jeder Vertragspartei zu beschränken, sind Eingriffe durch die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei beschränkt auf Tarife, die unangemessen diskriminierend, übermässig hoch oder einschränkend sind infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder künstlich tief infolge direkter oder indirekter staatlicher Beihilfe oder Unterstützung oder als überrissen erscheinen.

3. Keine der Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei unternimmt einseitig Vorkehrungen, um die Einführung oder Beibehaltung eines Tarifs zu verhindern, der von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben oder zur Erhebung vorgeschlagen wird. Wenn die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht in Übereinstimmung mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen steht, kann sie Beratungen verlangen und der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei innerhalb von vierzehn (14) Tagen seit Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Verhandlungen finden spätestens vierzehn (14) Tage nach Erhalt des Begehrens statt. Sofern die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien nicht schriftlich vereinbart haben, dass die betroffenen Tarife zurückgewiesen werden, gelten solche Tarife jedoch als genehmigt.

Art. 18 Unterbreitung der Flugpläne

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei vorgesehenen Flugpläne ihren Luftfahrtbehörden spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien unterbreitet werden. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.

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

Art. 19 Statistische Angaben

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

Art. 20 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Umsetzung, Auslegung, Anwendung oder die Änderung dieses Abkommen verlangen. Solche Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, beginnen zum frühest möglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch sechzig (60) Tage nach Erhalt des schriftlichen Begehrens von der anderen Vertragspartei, sofern in diesem Abkommen nicht anders festgelegt ist. Jede Vertragspartei bereitet sich auf die Verhandlungen vor und legt während diesen Verhandlungen sachdienliche Beweismittel zur Unterstützung ihrer Haltung vor, um in voller Kenntnis der Lage zweckmässige und wirtschaftlich nachvollziehbare Entscheidungen zu erleichtern.

Art. 21 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen, die nicht durch direkte Verhandlungen oder auf diplomatischem Weg gelöst werden kann, kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet werden.

2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede Vertragspartei einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, Angehöriger eines Drittstaates, der nach Zustimmung der Vertragsparteien zum Vorsitzenden des Gerichts bestimmt wird. Wenn nach Ablauf von zwei (2) Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hatte, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, welcher der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt den Ort und wo die Beratungen stattfinden und den Rahmen seiner Gerichtsbarkeit. Es bestimmt seine eigenen Verfahrensvorschriften.

4. Jede Vertragspartei trägt die Kosten seines eigenen Schiedsrichters, und die Kosten des Vorsitzenden des Gerichts werden im gleichen Verhältnis von jeder Vertragspartei getragen. Das Schiedsgericht entscheidet über alle anderen Kosten.

5. Die Vertragsparteien werden sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen.

Art. 22 Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird diese Änderung, wenn sie von den Vertragsparteien vereinbart ist, vom Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.
2. Änderungen des Anhanges dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Zeitpunkt ihrer Vereinbarung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.
3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen derart geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Art. 23 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Weg ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.
2. Dieses Abkommen endet auf das Ende jeder laufenden Flugplanperiode, nachdem zwölf (12) Monate seit Empfang der Anzeige abgelaufen sind, ausser wenn die Anzeige in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird.
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 Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Art. 24 Hinterlegung

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

Art. 25 Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt der Unterzeichnung an vorläufig angewandt und setzt die Anwendung des Abkommens zwischen der Schweiz und Sri Lanka über den regelmässigen Luftverkehr vom 19. Mai 1966⁶ aus. Es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vor-

⁶ AS 1967 982, 1981 19, 2002 2588 3843

schriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommen wird das Abkommen zwischen der Schweiz und Sri Lanka über den regelmässigen Luftverkehr vom 19. Mai 1966 aufgehoben.

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Colombo am 17. April 2007, in englischer, deutscher und singhalesischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:

Ruth Flint

Für die Regierung der Demokratischen
Sozialistischen Republik Sri Lanka:

Tilak Collure

Linienpläne

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

Von Punkten in der Schweiz über Zwischenlandepunkte zu jedem Punkt oder Punkten in Sri Lanka und darüber hinaus.

B. Strecken, auf denen die von der Demokratischen Sozialistischen Republik Sri Lanka bezeichneten Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Von Punkten in Sri Lanka über Zwischenlandepunkte zu jedem Punkt oder Punkten in der Schweiz und darüber hinaus.

Anmerkungen

Die bezeichneten Unternehmen einer jeden Vertragspartei können auf jedem einzelnen oder allen Flügen und nach ihrem Belieben:

1. Flüge in die eine oder beide Richtungen durchführen;
2. Verschiedene Flugnummern für ein und dieselbe Luftfahrzeugoperation verbinden;
3. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken in jeder Verbindung und beliebiger Reihenfolge bedienen;
4. Flughalte an irgendeinem Punkt oder Punkten auslassen;
5. An jedem Punkt auf den Strecken Verkehr von jedem seiner Flugzeuge auf jedes seiner anderen Luftfahrzeuge übertragen; und
6. Punkte bedienen, die hinter jedem Punkt in ihrem Gebiet liegen, mit oder ohne Flugzeugwechsel oder Wechsel der Flugnummer und solche Dienste der Öffentlichkeit als Direktflüge anbieten und bekannt machen;

ohne Einschränkung mit Bezug auf die Richtung oder geographische Lage und ohne Verlust irgendeines Rechts zur Verkehrsbeförderung, die anderweitig nach diesem Abkommen zulässig ist, vorausgesetzt, dass diese Linie einen Punkt im Gebiet der Vertragspartei bedient, welche die Unternehmen bezeichnet hat.