

مرسوم اتحادي رقم (95) لسنة 2023

بالتصديق على اتفاقية بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة الاتحاد السويسري فيما يتعلق بخدمات الطيران المجدولة في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

نحن محمد بن زايد آل نهيان رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة،

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى القانون الاتحادي رقم (4) لسنة 1996 في شأن الهيئة العامة للطيران المدني، وتعديلاته،
- وبناءً على ما عرضه رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني، وموافقة مجلس الوزراء، وتصديق المجلس الأعلى للاتحاد،

رسمنا بما هو آت:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة الاتحاد السويسري فيما يتعلق بخدمات الطيران المجدولة في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، والتي تم التوقيع عليها في مدينة كولومبو بتاريخ 07 ديسمبر 2017، والمرفق نصوصها.

المادة الثانية

على رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا المرسوم من تاريخ صدوره، ويُشر في الجريدة الرسمية.

محمد بن زايد آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدرنا في قصر الرئاسة - أبوظبي:

بتاريخ: 4 / ذي القعدة / 1444هـ

الموافق: 24 / مايو / 2023م



United Arab Emirates

اتفاقية

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

و

حكومة الاتحاد السويسري

فيما يتعلق بخدمات الطيران المجدولة

في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما



إن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة الاتحاد السويسري (والمشار إليهما فيما بعد
"بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والتي فتحت للتوقيع في السابع من ديسمبر
عام 1944؛

رغبة منها في إبرام اتفاق منسجم، مع المعاهدة المشار إليها لغرض إنشاء خدمات جوية مجدولة
بين أقاليمها وما وارثهما.

فقد اتفقتا على ما يلي:



المادة 1 التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية، ما لم يقتضي سياق النص خلاف ذلك:

1. يقصد بمصطلح "الاتفاقية" اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، ويتضمن أي مرفق يعتمد بموجب المادة 90 من الاتفاقية وأي تعديل للمرفقات أو الاتفاقية بموجب المادتين 90 و 94 منها، طالما أن تلك المرفقات والتعديلات أصبحت نافذة المفعول أو صدقت عليها الأطراف المتعاقدة؛
2. يقصد بمصطلح "سلطات الطيران"، في حالة الإمارات العربية المتحدة ، الهيئة العامة للطيران المدني ، وأي شخص أو هيئة، يؤذن لها بأداء أي مهام تمارسها حالياً السلطة المذكورة، وفي حالة الاتحاد السويسري المكتب الفيدرالي للطيران المدني، وأي شخص أو هيئة يؤذن لها بأداء أي مهام تمارسها حالياً السلطة المذكورة فيما يتعلق بهذه الاتفاقية؛
3. يقصد بمصطلح "شركة الطيران المعينة" شركة طيران أو شركات طيران والتي تم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛
4. مصطلح "الإقليم" بالنسبة إلى دولة ما يحمل المعنى المحدد له في المادة 2 من المعاهدة؛
5. إن المصطلحات "خط جوي" و "خط جوي دولي" و "مؤسسة نقل جوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" لها المعاني الموكلة إليها على التوالي في المادة 96 من الاتفاقية؛
6. يقصد بمصطلح "الملحق" ملحقات هذا الاتفاق الذي يعتبر جزءاً من هذه الاتفاقية، وجميع الإشارات إليه تشمل الإشارة إلى المرفقات، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك؛
7. يقصد بمصطلح "التعرفة" الأسعار التي يتعين دفعها لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والشروط التي تنطبق عليها هذه التعريفات، بما في ذلك الرسوم والعمولات وغيرها من المكافآت الإضافية للوكالة أو بيع وثائق النقل، باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد.

المادة 2 حقوق النقل

1. يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بخدماته الجوية

الدولية المجدولة:

أ) الحق في الطيران عبر أراضيها دون الهبوط فيه.

ب) الحق في الهبوط في أراضيها لأغراض غير تجارية.

2. يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لغرض

تسيير خدمات جوية دولية مجدولة على الطرق المحددة والمحددة في جدول / جداول

الطرق المرفقة بهذه الاتفاقية ومثل هذه الخدمات والطرق يشار إليها . وتسمى هذه الخدمات

والطرق فيما بعد "الخدمات المتفق عليها" و "الطرق المحددة" على التوالي.

وفي حالة تشغيل خدمة معينة متفق عليها على طريق محدد / طرق، تتمتع الشركات المعينة

من قبل الطرفين المتعاقدين ، بالإضافة إلى الحقوق المحددة في الفقرة 1 من هذه المادة، بحق

الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند النقاط المحددة في جدول الطرق لهذه الاتفاقية

لغرض تحميل وانزال الركاب والأمتعة و الشحن بما في ذلك البريد.

3. ليس في الفقرة 2 من هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة

التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع نظير أجر أو تعويض من نقطة

ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

4. إذا تعذر على إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين،

تشغيل خدمته على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية

أو ظروف خاصة أو غير عادية، فإنه يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى

جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال إعادة ترتيب هذه الطرق



على نحو ملائم، بما في ذلك منح الحقوق في الوقت الذي يكون ضروريا لتيسير العمليات القابلة للتطبيق.

المادة 3 تعيين مؤسسات النقل الجوي

1. لكل طرف متعاقد الحق في أن يعين خطيا للطرف المتعاقد الآخر شركة طيران واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.
2. عند استلام هذا التعيين، تقوم سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد، مع مراعاة شروط الفقرتين 3 و 4 من هذه المادة، دون تأخير، بمنح شركات الطيران إذن التشغيل المناسب.
3. يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تنطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية طبقا لأحكام المعاهدة.
4. لكل طرف متعاقد الحق في رفض منح إذن التشغيل المشار إليه في الفقرة 2 من هذه المادة، أو فرض شروط التي يراها ضرورية عند ممارسة الحقوق المحددة في المادة 2 من هذه الاتفاقية، وفي كل الأحوال حيث لا يوجد لدى الطرف المتعاقد المذكور أي دليل على أن الشركة (الخطوط الجوية) والتي يقع مقر عملها الرئيسي في إقليم الطرف المتعاقد الذي عينها، وأنه يحمل شهادة مشغل جوي صادرة عن الطرف المتعاقد المذكور.
5. عندما تكون شركة طيران (شركات الطيران) قد تم تعيينها والتصريح لها بذلك، فإنها قد تبدأ في أي وقت تشغيل الخدمات المتفق عليها.



المادة 4 إلغاء أو تعليق تفويض التشغيل

1. لكل طرف متعاقد الحق في إلغاء ترخيص التشغيل أو تعليق ممارسة الحقوق المحددة في المادة 2 من هذا الاتفاق من قبل شركة (شركات الطيران) المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو فرض شروط يراها ضرورية عن ممارسة هذه الحقوق في أي من الحالات التالية:

- أ. وفي أي حال اذ لا يوجد فيه دليل على أن شركة (خطوط) الطيران المذكورة لها مقر عملها الرئيسي في إقليم الطرف المتعاقد الذي يعينه، وأنه يحمل شهادة المشغل الجوي الحالية الصادرة عن الطرف المتعاقد المذكور، أو
- ب. في حالة إخفاق تلك الخطوط الجوية في الامتثال لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد التي تمنح هذه الحقوق،
- ج. في حالة فشل شركة (شركات) الطيران الأخرى في العمل وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

2. وما لم يكن الإلغاء الفوري أو تعليق أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة أمراً ضرورياً للحيلولة دون حدوث مزيد من الانتهاكات للقوانين أو اللوائح، فإن هذه الحقوق لا تمارس إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 5 سلامة الطيران

1. على كلا الطرفين المتعاقدين اعتبار شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحية والرخص الصادرة، أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر سارية المفعول، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها في هذه الاتفاقية، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.

2. يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بـ شهادات الـ صلاحية والترخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل طرف ثالث بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.

3. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في المجالات التي المتعلقة بأفراد طاقم الطائرة والطائرة نفسها أو تشغيلها. مثل هذه المشاورات يجب أن تعقد خلال غضون ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام الطلب.

4. إذا وجد أحد الأطراف المتعاقدة في أعقاب هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ على معايير السلامة ولا يديرها بفعالية في المجالات المشار إليها في الفقرة 3 من هذه المادة ولا يستوفي المعايير المحددة في ذلك الوقت عملاً بالاتفاقية ، يطلع الطرف المتعاقد الآخر على هذه النتائج والخطوات والتي تعتبر ضرورية لتتوافق مع معايير منظمة الطيران المدني الدولي وبعد ذلك يتخذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات التصحيحية المناسبة خلال فترة زمنية متفق عليها.

5. وفق للمادة 16 من المعاهدة، تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغيلها إحدى مؤسسات النقل الجوي أو نيابة عن مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم طرف متعاقد آخر يمكن أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرة المعنية ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعدات واستيفائها للمعايير المعمول بها في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة بما في ذلك الالتزامات الواردة في المادة 33 من هذه المعاهدة، والغرض من هذا الفحص لبيان صلاحية وثائقها وترخيص الطاقم، ومعدات الطائرة وحالتها لتتوافق مع المتطلبات الأساسية الموضحة في ذلك الوقت مع المعاهدة.



6. يجوز لكل طرف متعاقد الاحتفاظ بحق إيقاف أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال قيام الطرف المتعاقد الأول إلى الاستنتاج سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو التشاور أو بطريقة أخرى بأن هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7. يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرة 4 من هذه المادة بعد انتهاء الأساس الذي قام عليها هذا الإجراء لم يعد موجود.

المادة 6 الإعفاء من الجمارك وغيرها من الرسوم

1. تعفى الطائرات التي تعمل على الخدمات الدولية من قبل شركات الطيران المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك معداتها العادية ولوازمها وزيوت التشحيم ومخازن الطائرات (بما في ذلك الأغذية والمشروبات والتبغ) على متن هذه الطائرات من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والضرائب وغيرها من الرسوم المماثلة عند الوصول إلى أراضي الطرف المتعاقد الآخر شريطة أن تظل هذه المعدات واللوازم على متن الطائرة حتى وقت إعادة تصديرها أو استخدامها على متن الطائرات من جانب الرحلة التي تجرى على هذا الإقليم.

2. كما يجب أن يكون هناك إعفاء من نفس الرسوم والأتعاب والرسوم باستثناء الرسوم المقابلة للخدمة المنجزة:

أ. البضائع المخزنة على الطائرة التي تدخل حدود الطرف المتعاقد الآخر في الحدود المسموح بها من قبل سلطات هذا الطرف، والتي تستخدم في الخدمات الجوية الدولية بواسطة الشركات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر؛

ب. قطع الغيار في إقليم أي طرف متعاقد لصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة في الخدمات الجوية الدولية من قبل شركة (شركات) الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر؛

ج. والوقود ومواد التشحيم الموردة في أراضي طرف متعاقد في طائرة متوجهة من قبل شركة طيران معينة من طرف متعاقد آخر يعمل في خدمة جوية دولية، وحتى عندما تستخدم هذه الإمدادات على جزء من الرحلة المنجزة على أراضي الطرف المتعاقد والتي توجد داخل الطائرة؛

د. الوثائق اللازمة التي تستخدمها شركات الطيران المعنية لطرف متعاقد واحد بما في ذلك وثائق النقل وفواتير الخطوط الجوية والمواد الإعلانية، وكذلك المركبات والمواد والمعدات التي يمكن أن تستخدمها شركات الطيران المعنية لأغراض تجارية وتشغيلية داخل منطقة المطار شريطة أن تكون هذه المواد والمعدات تخدم نقل الركاب والشحن.

وقد يلزم إبقاء المواد المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) أعلاه تحت إشراف أو مراقبة جمركية.

3. لا يجوز تفريغ المعدات العادية المحمولة جوا، وكذلك المواد واللوازم التي يحتفظ بها على متن طائرة شركات الطيران التابعة لأي طرف متعاقد، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية في ذلك الإقليم . وفي مثل هذه الحالة، يجوز وضعهم تحت إشراف السلطات المذكورة حتى وقت إعادة تصديرها أو التخلص منها بطريقة أخرى وفقا للوائح الجمركية.

4. أي رسوم قد يفرضها أو يجوز أن يفرضها الطرف المتعاقد على استخدام المطارات وخدمات الملاحة الجوية من قبل طائرة أي طرف متعاقد آخر أعلى من تلك التي ستدفعها طائراتها الوطنية العاملة في الخدمات الجوية الدولية المجدولة.



5. تنطبق الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة أيضا في الحالات التي تكون فيها شركات الطيران المعنية لطرف متعاقد قد أبرمت ترتيبات مع شركة طيران (شركات) أخرى للإعارة أو النقل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فإن البنود المحددة في الفقرات 1 و 2 و 3 من هذه المادة تنص على أن مثل هذه الخطوط الجوية الأخرى تتمتع بمثل هذه الإعفاءات من هذا الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 7 قابلية تطبيق التشريعات الوطنية

1. إن قوانين ولوائح الطرف المتعاقد فيما يتعلق بقبول الركاب أو الطاقم أو الأمتعة أو شحن الطائرات أو البريد أو المغادرة منها، مثل اللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص والهجرة وجوازات السفر والجمارك والعملة والصحة و يجب أن يمتثل للحجر الصحي من قبل أو نيابة عن هؤلاء الركاب أو الطاقم أو الأمتعة أو البضائع أو البريد عند الدخول أو المغادرة أو أثناء وجوده داخل إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

2. تطبق قوانين ولوائح طرف متعاقد تتعلق بقبول أو دخول الطائرات حدود الطرف الآخر بما يتعلق في الملاحة الجوية الدولية من قبل هذه الطائرات للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجوده داخل إقليمه.

3. لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يمنح أي تفضيل لشركات الطيران الخاصة به فيما يتعلق بالطائرة المعنية للطرف المتعاقد الآخر في تطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة 8 المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

1. يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بالسماح بصورة متبادلة لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لكلا الطرفين بحرية التنافس في توفير خدمات النقل الجوي الدولي الخاضعة لهذه الاتفاقية.

2. يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ كل ما يلزم من إجراءات في نطاق اختصاصه لإلغاء جميع أشكال التمييز والممارسات الضارة التي تؤثر سلباً على الوضع التنافسي لشركة الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر في ممارسة الحقوق والاستحقاقات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

3. لن يكون هناك أي قيود على سعة وعدد الترددات و / أو نوع (أنواع) الطائرات التي سيتم تشغيلها من قبل شركات الطيران المعنية من كلا الطرفين المتعاقدين في أي نوع من الخدمات (الركاب والبضائع والبريد بشكل منفصل أو مجتمعة).

4. لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو طراز الطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة 15 من المعاهدة.

المادة 9 توفير معلومات التشغيل

1. يتعين على شركة الطيران المعنية التابعة لطرف متعاقد أن توفر للموافقة لسلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر قبل وقت طويل كافٍ على أن يكون ذلك ممكناً عملياً ولكن قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل قبل بداية تشغيل الخدمات المتفق عليها جداول و معلومات عن نوع الطائرات التي سيتم استخدامها.

2. تنطبق أيضاً متطلبات هذه المادة على أي تغيير يتعلق بالخدمات المتفق عليها.

3. بالنسبة للرحلات الجوية التكميلية التي ترغب شركات الطيران المعنية التابعة لطرف متعاقد في تشغيلها على الخدمات المتفق عليها خارج الجدول الزمني المعتمد، يتعين عليها أن تطلب إنذاراً مسبقاً من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وعادة ما يقدم هذا الطلب قبل يومين على الأقل من تشغيل هذه الرحلات الجوية.

المادة 10 أمن الطيران

1. انسجاماً مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان مجدداً أن التزامها تجاه بعضها البعض لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير مشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهم والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه الخصوص بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، والمعاهدة الخاصة بقمع الأفعال الغير مشروعة على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، وبروتوكولها التكميلي الخاص بمكافحة أعمال العنف الغير مشروع في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، والموقعة في مونتريال في 24 فبراير 1988، وكذلك مع أي اتفاقية وبروتوكول آخر يتعلق بأمن الطيران المدني الذي يلتزم به الطرفان المتعاقدان.

2. يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيتها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة بأمن الطيران المدني.

3. تتصرف الأطراف المتعاقدة في علاقاتها المتبادلة مع أحكام أمن الطيران التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي وتسمى كمرفقات للاتفاقية بقدر ما تنطبق أحكام الأمن هذه على الأطراف المتعاقدة؛ يتعين على مشغلي طائرات سجلهم أو مشغلي الطائرات الذين يكون مقر عملهم الرئيسي أو الإقامة الدائمة في أراضيهم ومشغلي المطارات في أراضيها أن يتصرفوا وفقاً لأحكام أمن الطيران هذه.

4. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 من هذه المادة التي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو المغادرة منه أو أثناءه . ويكفل كل طرف متعاقد تطبيق التدابير الملائمة على نحو فعال داخل إقليمه لحماية الطائرة وتفتيش الركاب وأفراد الطاقم والأمتعة الجاهزة والأمتعة والحاويات ومخازن الطائرات قبل وأثناء الصعود أو التحميل. ويتعهد كل طرف متعاقد أيضا بالنظر المتعاطف مع أي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين.

5. عند وقوع حادث أو تهديد بوقوع حادث استيلاء غير مشروع على طائرات مدنية أو غير ذلك من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات، ضد ركابها أو طاقمها أو مطاراتها أو مرافق ملاحتها الجوية، تقوم الأطراف المتعاقدة بمساعدة بعضها البعض بتيسير الاتصالات وغيرها من الوسائل المناسبة للتدابير الرامية إلى إنهاء هذا الحادث أو التهديد به بسرعة وأمان.

6. عندما يكون لدى طرف متعاقد أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد ابتعد عن أحكام أمن الطيران في هذه المادة، يجوز لسلطات الطيران في ذلك الطرف أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر. ويشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرض في غضون خمسة عشر (15) يوما من تاريخ هذا الطلب سببا لحجب أو إلغاء أو تقييد أو فرض شروط على ترخيص التشغيل والأنونات التقنية لشركات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد. ويجوز للطرف المتعاقد، عند الاقتضاء، أن يتخذ إجراء مؤقتا قبل انقضاء خمسة عشر (15) يوما.

المادة 11 التعريفات

1. يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إخطار سلطات الطيران التابعة له بالتعريفات على الخدمات الجوية الدولية التي تشغل عملا بهذا الاتفاق .

2. دون الحد من تطبيق المنافسة العامة وقانون حماية المستهلك في كل طرف متعاقد، يقتصر تدخل الطرف المتعاقد على ما يلي:

- أ. منع التعريفات أو الممارسات التمييزية غير المعقولة؛
- ب. حماية المستهلكين من التعريفات التي تكون مرتفعة بشكل غير معقول أو غير مقيدة بشكل معقول بسبب سوء الاستخدام أو المهيمنة أو الممارسات المتضاربة بين شركات النقل الجوي؛ و
- ج. حماية شركات الطيران من التعريفات التي تكون منخفضة بشكل مصطنع بسبب الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.

3. لا يجوز لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع افتتاح أو مواصلة تعرفه يقترح أن تفرضها أو تحملها شركة (شركات) الطيران المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين للخدمات الجوية الدولية بين أقاليم الأطراف المتعاقدة. إذا رأى أي طرف متعاقد أن أي تعريف من هذا القبيل لا تتفق مع ما هو منصوص عليه في هذه المادة، فإنه يطلب إجراء مشاورات وإخطار الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم رضاه في غضون أربعة عشر (14) يوما من استلام الإيداع. وتجرى هذه المشاورات في موعد أقصاه أربعة عشر (14) يوما بعد استلام الطلب. وبدون اتفاق متبادل، يبدأ سريان التعرفة أو يستمر سريانها.

المادة 11 مكرر رسوم المستخدم

1. يتعين على كل طرف متعاقد أن يبذل قصارى جهده لضمان أن تكون رسوم المستعمل المفروضة أو المسموح بها أن تفرضها الهيئات المختصة على الخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر لاستخدام المطارات ومرافق الطيران الأخرى معقولة. وتستند هذه الرسوم إلى مبادئ اقتصادية سليمة ولا يجوز أن تكون أعلى من تلك التي تدفعها شركات الطيران الأخرى لمثل هذه الخدمات.

2. لا يمنح أي طرف متعاقد الأفضلية، فيما يتعلق بالرسوم المفروضة، لبلده أو لأي شركة طيران أخرى تعمل في خدمات جوية دولية مماثلة، ولا يجوز أن يفرض أو يسمح بفرضه على شركة (شركات) الطيران المعنية فإن رسوم الطرف المتعاقد الآخر لا تكون أعلى من تلك المفروضة على شركاته الجوية المعنية التي تشغل خدمات جوية دولية مماثلة باستخدام طائرات مماثلة ومرافق وخدمات مرتبطة بها.

3. يشجع كل طرف متعاقد على إجراء مشاورات بين الهيئات المختصة وشركات الطيران المعنية التي تستخدم الخدمات والمرافق. ويعطى إخطار معقول كلما كان ذلك ممكناً لمستخدمي أي اقتراح بإجراء تغييرات في رسوم المستعملين مع المعلومات والبيانات الداعمة ذات الصلة، لتمكينهم من التعبير عن آرائهم قبل مراجعة الرسوم.

المادة 12 أحكام الإحصاءات

يتعين على سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالبيانات الدورية أو غيرها من البيانات الإحصائية التي قد تكون مطلوبة بشكل معقول لغرض استعراض القدرة التي توفرها الشركة المعنية للخدمات المتفق عليها من الطرف المتعاقد المشار إليه أولاً في هذه المادة. ويجب أن تتضمن هذه البيانات جميع المعلومات المطلوبة لتحديد مقدار الحركة التي تنقلها شركات الطيران هذه على الخدمات المتفق عليها وأصول ووجهات هذه الحركة.

المادة 13 تحويل الإيرادات

1. يمنح كل طرف متعاقد شركة الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر الحق في نقل الفائض من المتحصلات على النفقات، المكتسب في إقليم الطرف المتعاقد المعني. بيد أن هذه التحويلات يجب أن تتم وفقاً لأنظمة الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد في إقليمه الذي

تستحق فيه الإيرادات. ويتم هذا التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية أو التي لا توجد فيها أسعار صرف رسمية بأسعار الصرف السائدة في سوق الصرف الأجنبي.

2. إذا فرض الطرف المتعاقد قيوداً على تحويل الفائض من الإيرادات على النفقات من قبل شركة (شركات) الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر، يكون له الحق في فرض قيود مماثلة على شركة (شركات) الطيران المعينة من الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 14 إجراءات الموظفين

ويسمح لشركات الطيران المعينة التابعة لطرف متعاقد بأن تقوم، في أراضي الطرف المتعاقد الآخر، بتعيين وجلب الموظفين وغيرهم من الموظفين المسؤولين، بإدارتها وإدارتها الفنية والعمليات المتعلقة بأنشطة الخدمات الجوية وفقاً لدخولها وإقامتها، وقواعد ولوائح التوظيف للطرف المتعاقد الآخر.

المادة 15 المشاورات

- 1- تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وبروح من التعاون الوثيق لضمان تطبيق وتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالشكل المناسب وتعديل هذه الاتفاقية وملحقاتها.
- 2- تكون هذه المشاورات، شفافة أو كتابة، وأن تبدأ في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.



المادة 16 تسوية النزاعات

1. يقدم أي نزاع ينشأ بموجب هذا الاتفاق، لا يمكن تسويته عن طريق المفاوضات المباشرة أو عن طريق القنوات الدبلوماسية، بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، إلى هيئة تحكيم.

2. في هذه الحالة، يعين كل طرف متعاقد محكما، ويعين المحكمان رئيسا لوطن دولة ثالثة. وإذا لم يتم الطرف المتعاقد الآخر بترشيح نفسه في غضون شهرين (2) بعد تعيين أحد الأطراف المتعاقدة له، أو إذا لم يكن المحكمان قد اتفقا على التعيين في غضون الشهر التالي لترشيح المحكم الثاني من الرئيس، يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي المضي قدما في الترشيحات اللازمة.

3. تحدد هيئة التحكيم إجراءاتها وتبث في توزيع تكلفة الإجراء.

4. تمثل الأطراف المتعاقدة لأي قرار يصدر تنفيذا لهذه المادة.

المادة 17 التعديلات

1. إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية بما في ذلك الجدول المرفق، ينبغي أن يكون بعد التشاور وفقا للمادة 15 من هذا الاتفاق.

2. إذا كان التعديل يتعلق بأحكام الاتفاق غير تلك الواردة في الجدول المرفق، يوافق كل طرف متعاقد على التعديل وفقا لإجراءاته الدستورية، ويصبح نافذا في تاريخ تبادل المذكرات من خلال القنوات الدبلوماسية.

3. إذا كان التعديل لا يتعلق إلا بأحكام الجدول المرفق، فسيتم الاتفاق عليه بين سلطات الطيران في كلا الطرفين المتعاقدين، ويكون نافذا اعتبارا من تاريخ موافقة سلطات الطيران.

المادة 18 الاتفاقيات المتعددة الاطراف

تعدل هذه الاتفاقية ومرفقاتها بحيث تتفق مع أي اتفاقية متعددة الأطراف قد تصبح ملزمة للأطراف المتعاقدة.

المادة 19 التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات لاحقة لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 20 إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي طرف متعاقد في أي وقت أن يرسل إشعاراً كتابياً للطرف المتعاقد الآخر بقراره بإنهاء هذه الاتفاقية؛ يرسل هذا الإشعار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة تنتهي الاتفاقية بعد اثني عشر شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإشعار ما لم يتم سحب الإشعار بإنهائه بالاتفاق قبل انقضاء هذه المدة. وفي حالة عدم الإقرار باستلام الطرف المتعاقد الآخر، يعتبر الإشعار قد استلم بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي الإشعار.



المادة 21 دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

يطبق هذا الاتفاق مؤقتاً من تاريخ توقيعه ويعلق تطبيق الاتفاق بين الاتحاد السويسري والإمارات العربية المتحدة لغرض إنشاء خدمات جوية مجدولة بين أقاليمها وخارجها بتاريخ 13 مارس 1989. ويبدأ نفاذه عندما تبلغ الأطراف المتعاقدة بعضها البعض بالوفاء بإجراءاتها الدستورية فيما يتعلق بإبرام الاتفاقات الدولية ودخولها حيز النفاذ

ولدى بدء نفاذه، يحل هذا الاتفاق محل الاتفاق المبرم بين الطرفين المتعاقدين لغرض إنشاء خدمات جوية مجدولة بين أقاليمهما وخارجها، بتاريخ 13 مارس 1989.

وإثباتاً لذلك، وقع الموقعون أدناه المفوضون حسب الأصول من حكوماتهم على هذا الاتفاق.

تم تحريرها من نسختين في كولومبو، سري لانكا، في هذا اليوم السابع من ديسمبر 2017 باللغات الإنجليزية والعربية والألمانية، والنصوص الثلاثة متساوية في الحجية. وفي حالة وجود أي اختلاف في التنفيذ أو التفسير أو التطبيق، يعتمد النص الإنكليزي.


عن الاتحاد السويسري:


عن دولة الإمارات العربية المتحدة:



الملحق
جدول الطرق

جدول الطرق 1

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لدولة الامارات العربية المتحدة:

نقاط المتوسطة	نقاط في سويسرا	نقاط فيما وراء سويسرا	نقاط المغادرة في دولة الامارات العربية المتحدة
أي نقاط	أي نقاط في سويسرا	أي نقاط داخل أوروبا	أي نقاط في دولة الامارات العربية المتحدة

ملاحظات:

1. يجوز حذف النقاط المتوسطة أو الخارجة على أي من المسارات المحددة، بناء على خيار شركة (شركات) الطيران المعينة، في أي من رحلات الطيران أو جميعها.
2. لا يلزم بالضرورة تقديم النقاط المتوسطة وما بعدها على أي من المسارات المحددة بالترتيب الذي تحدده، شريطة أن يتم نقل الخدمة المعنية على طريق مباشر بشكل معقول.
3. يجوز لكل شركة طيران (خطوط) طيران معينة أن تنهي أي من الخدمات المتفق عليها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
4. يجوز لكل شركة من شركات الطيران المعينة أن تخدم نقاطا غير مذكورة بشرط عدم ممارسة حقوق حركة المرور بين هذه النقاط وإقليم الطرف المتعاقد الآخر.
5. يجوز تقديم نقاط في إقليم كل طرف متعاقد في أي مزيج شريطة عدم ممارسة حقوق حركة المرور بين هذه النقاط.

جدول الطرق II

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة سويسرا:

نقاط المغادرة في سويسرا	نقاط متوسطة	نقاط في دولة الامارات العربية المتحدة	نقاط فيما وراء دولة الامارات العربية المتحدة
أي نقاط في سويسرا	أي نقاط	أي نقاط في دولة الامارات العربية المتحدة	أي نقاط فيما وراء

ملاحظات:

1. يجوز حذف النقاط المتوسطة أو الخارجية على أي من المسارات المحددة، بناء على خيار شركة (شركات) الطيران المعينة، في أي من رحلات الطيران أو جميعها.
2. لا يلزم بالضرورة تقديم النقاط المتوسطة وما بعدها على أي من المسارات المحددة بالترتيب الذي تحدده، شريطة أن يتم نقل الخدمة المعينة على طريق مباشر بشكل معقول.
3. يجوز لكل شركة طيران (خطوط) طيران معينة أن تنهي أي من الخدمات المتفق عليها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
4. يجوز لكل شركة من شركات الطيران المعينة أن تخدم نقاطا غير مذكورة بشرط عدم ممارسة حقوق حركة المرور بين هذه النقاط وإقليم الطرف المتعاقد الآخر.
5. - يجوز تقديم نقاط في إقليم كل طرف متعاقد في أي مزيج شريطة عدم ممارسة حقوق حركة المرور بين هذه النقاط.



United Arab Emirates

AGREEMENT

BETWEEN

THE UNITED ARAB EMIRATES

AND

THE SWISS CONFEDERATION

RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES

BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES



The United Arab Emirates and the Swiss Confederation (hereinafter, "the Contracting Parties");

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944.

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories.

Have agreed as follows:



Article 1 Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

1. the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment of the annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
2. the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Arab Emirates the General Civil Aviation Authority, and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the Minister in respect of Civil Aviation, and in case of the Swiss Confederation, the Federal Office for Civil Aviation, and any person or body, authorized to perform any functions at present exercised by the said authority, and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities in respect of this Agreement;
3. the term "designated airline" means an airline or airlines which have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
4. the term "territory" in relation to State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
5. the terms "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
6. "Annex" means the Annexes to this Agreement which shall be deemed to be part of this Agreement and all references to it shall include reference to the Annexes except where otherwise expressly provided;
7. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.



Article 2 Traffic rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the schedule/schedules annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

While operating an agreed service on a specified route the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo including mail.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo, and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline(s) of one Contracting Party are unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.



Article 3 Designation of airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation, the other aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorization.
3. Each Contracting Party may require the airline(s) designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in accordance with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party has no proof that the airline(s) has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating it and that it holds a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by the said Contracting Party.
5. When an airline(s) has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services.

Article 4 Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline(s) designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any of the following cases:
 - a. In any case where it has no proof that the said airline(s) has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating it and that it holds a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by the said Contracting Party, or



- b. in the case of failure by that airline(s) to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights,
 - c. in case the airline(s) otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- 2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5 Aviation Safety

- 1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the agreed services provided for in the present Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.
- 2. Each Contracting Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by a third country.
- 3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the receipt of that request.
- 4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 3 of this Article that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the Standards of the International Civil Aviation Organisation. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.



5. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorised representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline(s) of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any actions by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 6 Exemption from Customs and other Duties

1. Aircraft operated on international services by the designated airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees, taxes and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on board aircraft on the part of the journey performed over that territory.



2. There shall also be exemption from the same duties, fees and charges with the exception of charges corresponding to the service performed:
 - a. aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air services by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
 - b. spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
 - c. fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to an outbound aircraft of a designated airline(s) of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
 - d. the necessary documents used by the designated airline(s) of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as motor vehicles, material and equipment which may be used by the designated airline(s) for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.

Materials referred to in sub-paragraphs a, b and c above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. Regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of airline(s) of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a Contracting Party for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other Contracting Party shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft engaged in scheduled international air services.



5. The exemptions provided for by this Article shall also apply in situations where the designated airline(s) of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline(s) for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article provided such other airline(s) similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

Article 7 Applicability of National Legislation

1. The laws and regulations of a Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo of aircraft and mail, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from, or while within the territory of that Contracting Party.
2. The laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft of the other Contracting Party while within its territory shall be applied.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 8 Principles governing Operation of Agreed Services

1. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunities for the designated airline(s) of both Contracting Parties to compete in providing international air services governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and unfair, anti-competitive or predatory practices adversely affecting the competitive position of the designated airline(s) of the other Contracting Party in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.
3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the designated airline(s) of both Contracting



Parties in any type of service (passenger, cargo and mail separately or in combination).

4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the designated airline(s) of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 9 Provision of Operating Information

1. The designated airline(s) of a Contracting Party shall provide for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as long in advance as practicable but not less than thirty (30) days prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules including information on the type of aircraft to be used.
2. The requirements of this Article shall likewise apply to any change concerning the agreed services.
3. For supplementary flights which the designated airline(s) of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working-days before operating such flights.

Article 10 Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving



International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.



6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of the airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 11 Tariffs

1. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs for international air services operated pursuant to the present Agreement.
2. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Party shall be limited to:
 - a. prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - b. protect consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
 - c. protect airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by the designated airline(s) of either Contracting Party for international air services between the territories of the Contracting Parties. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.



Article 11bis User Charges

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the designated airline(s) of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.
2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to user charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar international air services and shall not impose or permit to be imposed, on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline(s) operating similar international air services, using similar aircraft and associated facilities and services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the designated airline(s) using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

Article 12 Provisions of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline(s) of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.



Article 13 Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party, the right of transfer of the excess of receipts over expenditure, earned in the territory of respective Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payment.
2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airline(s) of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline(s) of the first Contracting Party.

Article 14 Personnel Procedures

The designated airline(s) of one Contracting Party shall be permitted to bring and maintain in the territory of the other Contracting Party, employees and other responsible personnel for the administration, technical and operations of the air services activities in accordance with their entry, residence, and employment rules and regulations of the other Contracting Party.

Article 15 Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the annexed schedule and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.
2. Either Contracting Party may request consultation, which may be either oral or in writing and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period.



Article 16 Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under the present Agreement, which cannot be settled by direct negotiations or through diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. In such a case, each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a president, national of a third State. If within two (2) months after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own, or, if within the month following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to proceed with the necessary nominations.
3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the cost of the procedure.
4. The Contracting Parties shall comply with any decision delivered in application of this Article.

Article 17 Amendment

1. If either of the Contracting Parties desires to modify any provision of this Agreement including the annexed schedule, it should be after consultation in accordance with Article 15 of this Agreement.
2. If the amendment relates to the provisions of the Agreement other than those of the annexed schedule, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall become into effect on the date of the exchange of notes through the diplomatic channels.
3. If the amendment relates only to the provisions of the annexed schedule, it shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and would be effective from the date of the approval by the aeronautical authorities.



Article 18 Multilateral Conventions

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on the Contracting Parties.

Article 19 Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any subsequent amendments shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20 Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such a case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate it is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.



Article 21 Date of Entry into Force of the Agreement

The present Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature and suspend the application of the Agreement between the Swiss Confederation and the United Arab Emirates for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories, dated March 13, 1989. It enters into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

Upon entry into force, the present Agreement shall supersede the Agreement between the two Contracting Parties for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories, dated March 13, 1989.

In witness thereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Colombo, Sri Lanka, on this 7th day of December 2017 in the English, Arabic and German languages, all three texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.



FOR THE UNITED ARAB EMIRATES:



FOR THE SWISS CONFEDERATION:



A N N E X
ROUTE SCHEDULES

Route Schedule I

Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of Switzerland:

POINTS OF DEPARTURE IN SWITZERLAND	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN UAE	POINTS BEYOND UAE
Any point in Switzerland	Any point	Any point in UAE	Any point beyond

Notes:

1. Intermediate and beyond points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.
2. Intermediate and beyond points on any of the specified routes need not necessarily be served in the order which they are specified, provided that the service in question is flown on a reasonably direct route.
3. Each designated airline(s) may terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.
4. Each designated airline(s) may serve points not mentioned on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.
5. Points in the territory of each Contracting Party may be served in any combination provided that no traffic rights are exercised between these points.



Route Schedule II

Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the United Arab Emirates:

POINTS OF DEPARTURE IN UAE	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN SWITZERLAND	POINTS BEYOND SWITZERLAND
Any point in UAE	Any point	Any point in Switzerland	Any point within Europe

Notes:

1. Intermediate and beyond points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.
2. Intermediate and beyond points on any of the specified routes need not necessarily be served in the order which they are specified, provided that the service in question is flown on a reasonably direct route.
3. Each designated airline(s) may terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.
4. Each designated airline(s) may serve points not mentioned on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.
5. Points in the territory of each Contracting Party may be served in any combination provided that no traffic rights are exercised between these points.





United Arab Emirates

A B K O M M E N

ZWISCHEN

DEN VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATEN

UND

DER SCHWEIZERISCHEN EIDGENOSSENSCHAFT

ÜBER

DEN LUFTLINIENVERKEHR

ZWISCHEN IHREN GEBIETEN UND DARÜBER HINAUS



Die Vereinigten Arabischen Emirate und die Schweizerische Eidgenossenschaft
(nachstehend die "Vertragsparteien")

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung
aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt,

vom Wunsche geleitet, zusätzlich zum besagten Übereinkommen ein Abkommen
abzuschliessen, um regelmässige Luftverkehrslinien zwischen ihren entsprechenden
Gebieten und darüber hinaus zu errichten,

haben Folgendes vereinbart:



Artikel 1 Begriffe

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

1. der Ausdruck "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 rechtswirksam oder von beiden Vertragsparteien ratifiziert sind;
2. der Ausdruck "Luftfahrtbehörden" im Fall der Vereinigten Arabischen Emirate, die Zivilluftfahrtbehörde und jede Person oder Institution, die ermächtigt ist, irgendwelche gegenwärtig von der Zivilluftfahrtbehörde mit Bezug auf die Zivilluftfahrt wahrgenommene Aufgaben auszuüben, und im Fall der Schweizerischen Eidgenossenschaft, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und jede Person oder Institution, die ermächtigt ist, irgendwelche gegenwärtig von dieser Behörde wahrgenommene Aufgaben auszuüben und jede Person oder Institution, die ermächtigt ist, irgendwelche gegenwärtig von den besagten Behörden bezüglich diesem Abkommen wahrgenommene Aufgaben aufzuüben;
3. der Ausdruck "bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen" ein Luftverkehrsunternehmen oder Luftverkehrsunternehmen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet und zugelassen sind;
4. der Ausdruck "Gebiet" mit Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
5. die Ausdrücke „Luftverkehrslinie“, "internationale Luftverkehrslinie", "Luftverkehrsunternehmen" und "nicht gewerbsmässige Landungen" das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
6. der Ausdruck „Anhang“ die Anhänge zu diesem Abkommen, die als Bestandteil dieses Abkommens erachtet werden und jede Bezugnahme darauf schliesst die Anhänge mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist;



7. der Ausdruck "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 die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

Artikel 2 Verkehrsrechte

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für seine regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien:
 - a. das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, auf ihrem Gebiet Landungen für nicht gewerbsmässige Zwecke vorzunehmen.
2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen vereinbarten Rechte für die Errichtung regelmässiger internationaler Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken im entsprechenden Abschnitt des Linienplans bzw. der Linienpläne, welche diesem Abkommen angehängt sind. Solche Linien und Strecken werden nachfolgend „vereinbarte Linien“ und „festgelegte Strecken“ genannt.

Beim Betrieb einer vereinbarten Linie auf einer festgelegten Strecke geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen zusätzlich zu den im Absatz 1 dieses Artikels vereinbarten Rechte das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei an den für diese Strecke im Linienplan zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Landungen vorzunehmen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschliesslich Postsendungen, aufzunehmen oder abzusetzen.

3. Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels berechtigt die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt oder als Entlohnung Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die für einen anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.



4. Wenn die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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, bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen von solchen Strecken zu erleichtern, einschliesslich der Gewährung der Rechte während der zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes als notwendig erachteten Zeit.

Artikel 3 Bezeichnung von Luftverkehrsunternehmen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Solche Bezeichnungen erfolgen durch schriftliche Notifikation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.
2. Bei Erhalt der Notifikation einer solchen Bezeichnung erteilen die Luftfahrtbehörden unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.
3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, den vorgeschriebenen Bedingungen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien von diesen Behörden üblicherweise 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, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass die Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, und dass sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzen.



5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben.

Artikel 4 Widerruf oder Aussetzung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen zu widerrufen, auszusetzen, einzuschränken oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:
 - a. sie nicht den Beweis besitzt, dass die besagten Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, und dass sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzen, oder
 - b. die besagten Luftfahrtunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben, oder
 - c. die besagten Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.
2. Die in Absatz 1 dieses Artikels aufgeführten Rechte werden erst nach Konsultation der anderen Vertragspartei ausgeübt, sofern nicht Sofortmassnahmen notwendig sind, um weitere Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu vermeiden.



Artikel 5 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 vereinbarten Linien 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 oder von einem Drittstaat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.
3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Luftfahrteinrichtungen, Besatzungen, Luftfahrzeugen und den Betrieb der Luftfahrzeuge verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuchs stattfinden.
4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei die in Absatz 3 dieses Artikels erwähnten Sicherheitsstandards, welche den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Standards entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung der Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bekannt gegeben. Die andere Vertragspartei hat dann innerhalb der vereinbarten Zeitdauer geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.
5. Zusätzlich wird gestützt auf Artikel 16 des Übereinkommens vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Namen für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, von den zuständigen Vertretern der anderen Vertragspartei überprüft werden kann, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, vorausgesetzt, dass dies den Betrieb des Luftfahrzeugs nicht ungebührlich verzögert. Ungeachtet der Verpflichtungen von Artikel 33 des Übereinkommens muss der Zweck der



Überprüfung darin liegen, die Gültigkeit der erforderlichen Unterlagen und der Ausweise ihrer Besatzungen zu überprüfen sowie sicherzustellen, dass die Ausrüstung des Luftfahrzeuges und dessen Zustand den zu diesem Zeitpunkt vom Übereinkommen aufgestellten Standards entsprechen.

6. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung von Luftverkehrsunternehmen der andern Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die erste Vertragspartei als Ergebnis einer Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, einer Zulassungsverweigerung für Rampinspektionen, von Verhandlungen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringende Massnahmen zur Sicherheit einer Flugoperation erforderlich sind.
7. Alle in Übereinstimmung mit Absatz 4 dieses Artikels von einer Vertragspartei ergriffenen Massnahmen werden aufgehoben, sobald die Gründe, welche die Massnahmen ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

Artikel 6 Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

1. Die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei auf den internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen, ihre Vorräte, (einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak), die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, sind bei der Ankunft im Gebiete der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren, Abgaben und anderen gleichartige Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt oder auf demjenigen Teil der Reise an Bord verbraucht werden, der über diesem Gebiet durchgeführt wird.
2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren, ausgenommen Entgelte für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls befreit:
 - a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der abfliegenden Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen



Linien eingesetzt werden;

- b. die Ersatzteile, die in das Gebiet einer der Vertragspartei für den Unterhalt oder die Instandsetzung der von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c. die Treib- und Schmierstoffe, die im Gebiet einer Vertragspartei für die Versorgung abfliegender Luftfahrzeuge der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei bestimmt sind, die 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 Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen für geschäftliche und operationelle Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden, vorausgesetzt, dass solches Material und solche Ausrüstungen der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.

Das in den Buchstaben a, b und c erwähnte Material kann unter Zollaufsicht oder Kontrolle gestellt werden.

- 3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord von Luftfahrzeugen von Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei 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. Jegliche Gebühren, die von einer Vertragspartei für den Gebrauch von Flughäfen und Flugsicherungsanlagen durch Luftfahrzeuge irgendeiner anderen Vertragspartei auferlegt oder zur Erhebung zugelassen werden, dürfen nicht höher als diejenigen, welche von ihren eigenen Luftfahrzeugen, die auf regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien eingesetzt werden, zu

bezahlen sind.

5. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen kommen auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Luftverkehrsunternehmen Vereinbarungen abgeschlossen haben über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1, 2 und 3 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände ins Gebiet der anderen Vertragspartei, vorausgesetzt, dass diesen anderen Luftverkehrsunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Artikel 7 Anwendung der nationalen Gesetzgebung

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, welche die Einreise oder die Ausreise von ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Luftfracht und Postsendungen regeln, wie namentlich die Formalitäten für die Einreise, die Zollabfertigung, die Immigration, die Pässe, den Zoll, die Währung, die gesundheitspolizeilichen und sanitärischen Vorschriften, sind von den Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht und Postsendungen oder in deren Namen bei der Einreise, Ausreise oder während des Aufenthaltes in ihrem Gebiet zu beachten.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder den Betrieb und die Flugsicherung dieser Luftfahrzeuge der anderen Vertragspartei regeln, während diese sich in ihrem Gebiet befinden, sind anwendbar.
3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen Luftverkehrsunternehmen im Vergleich mit den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Artikel 8 Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Linien

1. Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der beiden Vertragsparteien beim Anbieten der von diesem Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrslinien gleiche und gerechte Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. Jede Vertragspartei unternimmt alle geeigneten Massnahmen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches, um jegliche Form von Diskriminierung und von unfairen, wettbewerbsschädigenden und räuberischen Praktiken zu beseitigen, welche sich auf die Wettbewerbsstellung der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Ausübung der in diesem Abkommen aufgeführten Rechte und Berechtigungen nachteilig auswirken können.
3. Keine Einschränkungen bestehen bezüglich der Kapazitäten und der Anzahl Frequenzen und/oder der Flugzeugtypen, welche von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der beiden Vertragsparteien bei jeder Betriebsart (Fluggäste, Fracht und Post, getrennt oder gemeinsam) betrieben werden können.
4. Keine Vertragspartei beschränkt einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenzen, die Regelmässigkeit von Diensten oder den/die Flugzeugtypen, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, ausgenommen, wenn dies aufgrund zollrelevanter, technischer, betrieblicher oder umweltschutzbedingter Gründe bei gleichartigen Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens verlangt werden kann.

Artikel 9 Unterbreitung betrieblicher Informationen

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei unterbreiten den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung möglichst frühzeitig, jedoch nicht später als dreissig (30) Tage vor der Aufnahme der vereinbarten Linien, die Flugpläne, einschliesslich Angaben über den zum Einsatz kommenden Flugzeugtyp.

2. Die Anforderungen dieses Artikels finden auch auf jede Änderung der vereinbarten Linien Anwendung.
3. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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.

Artikel 10 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 1963 in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988 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 und 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; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenthalter 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, 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 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 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 Besatzungen, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien gegenseitig, indem sie die Kommunikation und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung 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 Partei um sofortige Beratung mit den Luftfahrtbehörden der anderen Partei nachsuchen. Kommt keine zufriedenstellende Einigung innerhalb von fünfzehn (15) Tagen vom Zeitpunkt eines solchen Ersuchens zustande, stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsbewilligung und die technischen Genehmigungen der



Luftverkehrsunternehmen 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.

Artikel 11 Tarife

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die gemäss diesem Abkommen angeboten werden, den Luftfahrtbehörden mitgeteilt oder unterbreitet werden.
2. Ohne die Anwendung des allgemeinen Wettbewerbs- und Konsumentenrechts im Gebiet jeder Vertragspartei zu beschränken, sind Eingriffe durch die Vertragsparteien beschränkt auf:
 - a. die Verhinderung von unbilligen Diskriminierungstarifen oder -praktiken;
 - b. den Schutz der Konsumenten vor unangemessen hohen oder restriktiven Tarifen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder Preisabsprachen unter den Luftverkehrsunternehmen; und
 - c. den Schutz der Luftverkehrsunternehmen vor Tarifen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.
3. Keine Vertragspartei trifft einseitig Vorkehrungen, um die Einführung oder Beibehaltung eines Tarifs zu verhindern, der von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben oder zur Erhebung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen vereinbar ist, kann sie Beratungen verlangen und 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. Kommt keine Einigung zustande, wird der Tarif angewandt oder bleibt in Kraft.



Artikel 11bis Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden auferlegt werden oder zur Erhebung zugelassen werden, gerecht und vernünftig sind. Diese Gebühren beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen und dürfen nicht höher sein als diejenigen, die von anderen Luftverkehrsunternehmen für solche Dienste bezahlt werden.
2. Keine Vertragspartei räumt ihren eigenen oder irgendwelchen anderen Luftverkehrsunternehmen, die gleichartige internationale Luftverkehrslinien betreiben, bezüglich Benützungsgebühren eine Vorzugsstellung ein und auferlegt den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei höhere Benützungsgebühren oder lässt solche zu als diejenigen, welche sie ihren eigenen bezeichneten Luftverkehrsunternehmen belastet, welche vergleichbare internationale Luftverkehrslinien betreiben, vergleichbare Luftfahrzeuge einsetzen und damit verbundene Einrichtungen und Dienste beanspruchen.
3. Jede Vertragspartei fördert Beratungen zwischen ihren für Gebühren zuständigen Stellen und den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen, welche die Dienstleistungen und Einrichtungen in Anspruch nehmen. Diesen Benutzern ist möglichst rechtzeitig jeder Änderungsvorschlag betreffend Benützungsgebühren zur Kenntnis zu bringen, zusammen mit entsprechenden unterstützenden Informationen und Daten, um ihnen zu ermöglichen, ihre Ansichten vor der Umsetzung der Änderungen bekannt zu geben.

Artikel 12 Statistische Angaben

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Verlangen periodische oder andere statistische Angaben, die vernünftigerweise zur Überprüfung der angebotenen Kapazität der von der an erster Stelle in diesem Artikel genannten Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen verlangt werden können. Solche Angaben enthalten alle Informationen, die erforderlich sind, um den Umfang des von diesen Luftverkehrsunternehmen beförderten Verkehrs auf den vereinbarten Linien und die Herkunfts- und Bestimmungsorte dieses Verkehrs zu bestimmen.



Artikel 13 Überweisung von Erträgen

1. Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, Einnahmenüberschüsse, die auf dem Gebiet der entsprechenden Vertragspartei erarbeitet wurden, zu überweisen. Solche Überweisungen erfolgen jedoch in Übereinstimmung mit den Devisenbestimmungen derjenigen Vertragspartei, auf deren Gebiet die Überschüsse erzielt werden. Solche Überweisungen werden auf der Grundlage der amtlichen Wechselkurse abgewickelt, oder, wo solche amtliche Wechselkurse nicht bestehen, zu den am Devisenmarkt geltenden Kursen für laufende Zahlungen.
2. Wenn eine Vertragspartei für die Überweisung von Einnahmenüberschüssen der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei Beschränkungen auferlegt, ist letztere umgekehrt berechtigt, den von der ersten Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen entsprechende Beschränkungen aufzuerlegen.

Artikel 14 Personal

Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, Angestellte und anderes für die Verwaltung, den technischen und betrieblichen Ablauf der Luftverkehrstätigkeiten verantwortliches Personal in Übereinstimmung mit den Regeln und Verordnungen über die Einreise, die Niederlassung und die Beschäftigung einzubringen und aufrechtzuerhalten.

Artikel 15 Beratungen

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit beraten sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit, um sich über die Umsetzung und die befriedigende Einhaltung der Bestimmungen dieses Abkommens und den Linienplan im Anhang zu vergewissern, und sie beraten sich, wenn es nötig ist, um dafür Änderungen vorzusehen.



2. Jede Vertragspartei kann Beratungen verlangen, welche entweder mündlich oder schriftlich durchgeführt werden und innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen vom Zeitpunkt des Erhalts des Gesuches an beginnen, sofern die beiden Vertragsparteien keine Verlängerung oder Kürzung dieser Frist vereinbaren.

Artikel 16 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen, die nicht durch direkte Verhandlungen oder auf diplomatischem Weg gelöst werden kann, wird auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet.
2. In diesem Fall bezeichnet jede Vertragspartei einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines Drittstaates ist. 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 seine Verfahrensvorschriften selbst und entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.
4. Die Vertragsparteien werden sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen.

Artikel 17 Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens einschliesslich des angehängten Linienplanes zu ändern, erfolgt dies nach Verhandlungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 dieses Abkommens.



2. Betrifft die Änderung die Bestimmungen des Abkommens, andere als diejenigen des angehängten Linienplanes, wird die Änderung von jeder Vertragspartei in Übereinstimmung mit ihren verfassungsmässigen Verfahren genehmigt und tritt am Tag des auf diplomatischem Weg erfolgten Notenwechsels in Kraft.
3. Wenn die Änderung lediglich die Bestimmungen des Linienplanes im Anhang betrifft, wird sie zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten vereinbart und wird vom Zeitpunkt der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden rechtswirksam.

Artikel 18 Mehrseitige Übereinkommen

Dieses Abkommen und seine Anhänge werden geändert, um mit jedem mehrseitigen Übereinkommen, welches die Vertragsparteien zukünftig bindet, übereinzustimmen.

Artikel 19 Hinterlegung

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

Artikel 20 Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens notifizieren; eine solche Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall wird die Kündigung zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Empfangs der Notifizierung durch die andere Vertragspartei rechtswirksam, sofern die Notifizierung nicht in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird. Liegt keine Empfangsbestätigung 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.



Artikel 21 Datum des Inkrafttretens des Abkommens

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt seiner Unterzeichnung an vorläufig angewandt und suspendiert die Anwendung des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Vereinigten Arabischen Emiraten vom 13. März 1989 über die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus. Es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens wird das Abkommen zwischen den beiden Vertragsparteien vom 13. März 1989 über die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus aufgehoben.

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Colombo, Sri Lanka, am 7. Dezember 2017, in englischer, arabischer und deutscher Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.



FÜR DIE
VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATE:



FÜR DIE SCHWEIZERISCHE
EIDGENOSSENSCHAFT:



A N H A N G

L I N I E N P L Ä N E

Linienplan I

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

ABFLUGPUNKTE IN DER SCHWEIZ	ZWISCHENLANDE- PUNKTE	PUNKTE IN DEN VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATEN	PUNKTE ÜBER DIE VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATE HINAUS
Jeder Punkt in der Schweiz	Jeder Punkt	Jeder Punkt in den Vereinigten Arabischen Emiraten	Jeder Punkt darüber hinaus

Anmerkungen:

1. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus auf den festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus auf den festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermaßen direkten Strecke bedient wird.
3. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen können jede der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
4. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen können nicht erwähnte Punkte unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.
5. Punkte im Gebiet jeder Vertragspartei können in jeder Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass zwischen diesen Punkten keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.



Linienplan II

Strecken, auf denen die von den Vereinigten Arabischen Emiraten bezeichneten Luftverkehrsunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

ABFLUGPUNKTE IN DEN VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATEN	ZWISCHENLANDE- PUNKTE	PUNKTE IN DER SCHWEIZ	PUNKTE ÜBER DIE SCHWEIZ HINAUS
Jeder Punkt in den Vereinigten Arabischen Emiraten	Jeder Punkt	Jeder Punkt in der Schweiz	Jeder Punkt innerhalb Europas

Anmerkungen:

1. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus auf den festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus auf den festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermassen direkten Strecke bedient wird.
3. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen können jede der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
4. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen können nicht erwähnte Punkte unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.
5. Punkte im Gebiet jeder Vertragspartei können in jeder Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass zwischen diesen Punkten keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

