

**ACORD**

**INTRE**

**GUVERNUL ROMÂNIEI**

**ȘI**

**CONSILIUL FEDERAL ELVEȚIAN**

**PRIVIND SERVICIILE AERIENE REGULATE**

Guvernul României și Consiliul Federal Elvețian (denumite în continuare "Părți Contractante");

Dorind să promoveze un sistem internațional de aviație bazat pe competiție între companiile aeriene pe piață cu un minimum de intervenție și reglementare guvernamentală;

Dorind să faciliteze extinderea oportunităților pentru serviciile aeriene internaționale;

Recunoscând că serviciile aeriene internaționale competitive și eficiente, contribuie la intensificarea comerțului, bunăstarea consumatorilor și creșterea economică;

Dorind să dea posibilitatea companiilor aeriene să ofere publicului care dorește să călătorească și să expedieze mărfuri, o varietate de opțiuni a serviciilor și dorind să încurajeze companiile particulare să dezvolte și să implementeze prețuri inovatoare și competitive;

Dorind să asigure cel mai ridicat grad de siguranță și securitate în serviciile aeriene internaționale și să reafirme grava lor preocupare cu privire la acte sau amenințări împotriva securității aeronavelor, care amenință siguranța persoanelor sau proprietății, afectând negativ operarea serviciilor aeriene, și subminează încrederea publică în siguranța aviației civile; și

Fiind Părți la Convenția Aviației Civile Internaționale deschisă pentru semnare la 7 decembrie 1944;

Au convenit următoarele:

## **Articolul 1 Definiții**

1. În scopul aplicării prezentului Acord și a Anexei sale, în afara cazului în care s-a convenit altfel:

a. termenul "Convenție" înseamnă Convenția Aviației Civile Internaționale deschisă pentru semnare la Chicago la 7 decembrie 1944 și include orice Anexă adoptată în baza Articolului 90 al acestei Convenții și orice amendament al Anexelor sau Convenției în baza Articolelor 90 și 94 ale acesteia, în măsura în care acele anexe și amendamente sunt aplicabile pentru ambele Părți Contractante ;

b. termenul "autorități aeronautice" înseamnă, în cazul României, Ministerul Transporturilor și, în cazul Elveției, Oficiul Federal al Aviației Civile sau în ambele cazuri orice persoană sau organism autorizat să exercite funcțiile care revin în prezent autorităților sus menționate ;

c. termenul "companii aeriene desemnate" înseamnă o companie aeriană sau companiile aeriene pe care una din Părțile Contractante le-a desemnat în conformitate cu Articolul 5 al prezentului Acord, pentru operarea serviciilor aeriene convenite ;

d. termenul "servicii convenite" înseamnă servicii aeriene pe rutele specificate pentru transport de pasageri, marfă și poștă, separat sau în combinație ;

e. termenii "serviciu aerian", "serviciu aerian internațional", "companie aeriană" și "stop în scopuri necomerciale" vor avea înțelesul dat termenilor respectivi în Articolul 96 al Convenției ;

f. termenul "teritoriu" în legătură cu un stat va avea înțelesul care i s-a dat în Articolul 2 al Convenției ;

g. termenul "tarif" înseamnă prețurile care trebuie plătite pentru transportul pasagerilor, bagajelor și mărfii, precum și condițiile în baza cărora sunt aplicate aceste prețuri, incluzând taxele de comision și alte remunerări adiționale pentru agenție sau vânzarea documentelor de transport, dar excluzând remunerarea și condițiile pentru transportul poștei.

2. Anexele formează o parte integrală a prezentului Acord. Toate referirile la Acord vor include Anexa, în afara situației în care s-a convenit altfel în mod explicit.

## **Articolul 2 Acordarea drepturilor**

1. Fiecare Parte Contractantă acordă celeilalte Părți Contractante drepturile specificate în prezentul Acord în scopul de a opera servicii aeriene internaționale pe rutele specificate în tabelele din Anexă. Aceste servicii și rute sunt denumite "servicii convenite" și, respectiv, "rute specificate".

2. Cu condiția respectării prevederilor din prezentul Acord companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă se vor bucura, în timp ce operează servicii aeriene internaționale, de:

- a. dreptul de a survola fără aterizare teritoriul celeilalte Părți Contractante ;
- b. dreptul de a face opriri în teritoriul sus menționat pentru scopuri necomerciale;
- c. alte drepturi specificate în prezentul Acord;

3. Nimic din prezentul articol nu va putea fi considerat să confere pentru companiile aeriene desemnate de o Parte Contractantă privilegiul de a îmbarca, pe teritoriul celeilalte Părți Contractante, pasageri, bagaje, marfă și poștă transportate pentru remunerare sau chirie și destinate pentru un alt punct din teritoriul acelei Părți Contractante.

4. Dacă datorită unui conflict armat, evoluțiilor sau tulburărilor politice, sau a împrejurărilor speciale și neobișnuite, companiile aeriene desemnate de una dintre Părțile Contractante nu au posibilitatea să opereze un serviciu pe ruta sa normală, cealaltă Parte Contractantă va depune toate eforturile posibile pentru a facilita continuarea operării acestui serviciu prin rearanjamente corespunzătoare ale acestor rute, incluzând acordarea de drepturi pentru acel moment când ar putea fi necesare pentru a facilita realizarea operațiunilor.

## **Articolul 3 Exercițarea drepturilor**

1. Companiile desemnate se vor bucura de oportunități egale și echitabile pentru a concura la efectuarea serviciilor agreate în baza prezentului Acord.

2. Nici una dintre Părțile Contractante nu va restricționa dreptul fiecărei companii aeriene desemnate de a transporta trafic internațional între teritoriile respective ale Părților Contractante sau între teritoriul unei Părți Contractante și teritorii ale țărilor terțe.

3. Fiecare Parte Contractantă va permite companiilor aeriene desemnate să determine frecvența și capacitatea serviciilor aeriene internaționale pe care le oferă, pe baza considerentelor comerciale de pe piață. În conformitate cu acest drept, nici una dintre Părțile Contractante nu va limita unilateral volumul traficului, frecvența, numărul destinațiilor sau regularitatea serviciilor, sau tipul ori tipurile aeronavelor operate de companiile aeriene desemnate de către cealaltă Parte Contractantă, exceptând cazurile în care aceasta poate fi cerută pentru motive vamale, tehnice, operaționale sau de protecție a mediului, în conformitate cu Articolul 15 al Convenției.

#### **Articolul 4    Aplicarea legilor și reglementărilor**

1.    Legile și reglementările unei Părți Contractante care guvernează intrarea în, staționarea și plecarea de pe teritoriul său a aeronavelor angajate în navigație aeriană internațională sau zborul acestor aeronave deasupra aceluși teritoriu se vor aplica companiilor aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante.
2.    Legile și reglementările unei Părți Contractante care guvernează intrarea în, staționarea și plecarea de pe teritoriul său a pasagerilor, echipajelor, bagajelor marfii sau poștei, cum ar fi formalitățile privind intrarea, ieșirea, emigrarea și imigrarea, precum și măsurile vamale și sanitare se vor aplica pasagerilor, echipajelor, bagajelor, mărfii sau poștei transportate de aeronavele companiilor aeriene desemnate de către cealaltă Parte Contractantă în timp ce ele se află în cadrul teritoriului respectiv.
3.    Nici una dintre Părțile Contractante nu poate acorda vreun privilegiu propriilor sale companii aeriene față de companiile aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante în aplicarea legilor și reglementărilor la care se face referire în acest Articol.

#### **Articolul 5    Desemnarea și autorizația de operare**

1.    Fiecare Parte Contractantă va avea dreptul de a desemna cât de multe companii aeriene dorește în scopul de a opera serviciile agreeate. Această desemnare va fi efectuată în virtutea unei notificări scrise între autoritățile aeronautice ale celor două Părți Contractante.
2.    La primirea acestei desemnări și a unei cereri de la o companie aeriană desemnată, autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante va acorda fără întârziere companiei aeriene desemnate autorizația de operare corespunzătoare, în condițiile în care:
  - a.    compania este stabilită în teritoriul Părții Contractante care a desemnat-o și are o licență de operare în termen de validitate în conformitate cu legile aplicabile; și
  - b.    compania aeriană este deținută și va continua să fie deținută, direct sau prin proprietate majoritară, de către România, Elveția sau de statele membre ale Uniunii Europene și/ sau resortisanți din România, Elveția sau statele membre ale Uniunii Europene și vor fi controlate efectiv în orice moment de către aceste state sau de către acești resortisanți; și
  - c.    controlul de reglementare al acelei companii aeriene este exercitat și menținut de către România, Elveția sau de un stat membru al Uniunii Europene responsabil pentru emiterea Certificatului de operator aerian al acesteia, iar autoritatea aeronautică relevantă este identificată în mod clar în desemnare.
3.    Autoritățile aeronautice ale unei Părți Contractante pot cere companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă să dovedească că ele sunt calificate să îndeplinească condițiile prevăzute în baza legilor și reglementărilor aplicate în mod normal de către acele autorități la operarea serviciilor aeriene internaționale, în conformitate cu prevederile Convenției.
4.    Având autorizația de operare, conform paragrafului 2 al acestui Articol, companiile aeriene desemnate pot oricând să opereze serviciile convenite.



## **Articolul 6    Revocarea și suspendarea autorizației de operare**

1. Fiecare Parte Contractantă va avea dreptul să revoce sau să suspende o autorizație de operare pentru exercitarea drepturilor specificate în Articolul 2 al prezentului Acord de către companiile aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă sau să impună acele condiții pe care le consideră necesare pentru exercitarea unor astfel de drepturi, dacă:

a. compania aeriană nu este stabilită în teritoriul Părții Contractante care a desemnat-o și nu are o licență de operare în termen de validitate, în conformitate cu legile aplicabile; sau

b. compania aeriană nu este deținută și nu va continua să fie deținută în mod direct sau prin proprietate majoritară de către România, Elveția sau de statele membre ale Uniunii Europene și/ sau resortisanți din România, Elveția sau statele membre ale Uniunii Europene și nu va fi controlată efectiv în orice moment de către aceste state sau de către acești resortisanți; sau

c. controlul de reglementare al acelei companii aeriene nu este exercitat și menținut de către România, Elveția sau de un stat membru al Uniunii Europene responsabil pentru emiterea Certificatului de operator aerian al acesteia, iar autoritatea aeronautică relevantă nu este identificată în mod clar în desemnare; sau

d. companiile aeriene respective nu reușesc să se conformeze sau au încălcat în mod serios legile sau reglementările Părții Contractante care acordă aceste drepturi; sau

e. companiile aeriene respective nu reușesc să opereze serviciile convenite în conformitate cu condițiile prevăzute în baza prezentului Acord.

2. Acest drept va fi exercitat numai după consultarea cu cealaltă Parte Contractantă, cu excepția cazului în care revocarea imediată, suspendarea sau impunerea condițiilor menționate în paragraful 1 al prezentului Articol sunt esențiale pentru a preveni noi abateri de la legi și reglementări. O astfel de consultare va începe cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de 15 zile de la data solicitării acesteia.

## **Articolul 7    Securitatea aviației**

1. În conformitate cu drepturile și obligațiile care le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante reafirmă că obligația lor reciprocă de a proteja securitatea aeronautică civilă împotriva actelor de intervenție ilicită face parte integrantă din prezentul Acord. Fără a limita aplicabilitatea generală a drepturilor și obligațiilor care le revin potrivit dreptului internațional, Părțile Contractante vor acționa în special în conformitate cu prevederile "Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor", încheiată la Tokyo, la 14 septembrie 1963, "Convenției pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor", semnată la Haga la 16 decembrie 1970, "Convenției pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate contra securității aviației civile", încheiată la Montreal la 23 septembrie 1971, „Protocolul Suplimentar la aceasta pentru reprimarea actelor ilicite de violență la aeroporturile care deservește aviația civilă internațională” și oricărei alte convenții privind securitatea aeronautică, la care Părțile Contractante vor deveni părți.

2. Părțile Contractante își vor acorda reciproc, la cerere, toată asistența necesară pentru prevenirea actelor de capturare ilicită a aeronavelor civile și a altor acte ilicite îndreptate împotriva securității acestor aeronave, a pasagerilor și echipajelor lor, a aeroporturilor și instalațiilor de navigație aeriană, precum și a oricărei alte amenințări îndreptate împotriva securității aviației civile.

3. În relațiile reciproce, Părțile Contractante vor acționa în conformitate cu prevederile referitoare la securitatea aeronautică, stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale și desemnate ca Anexe la Convenție, în măsura în care aceste prevederi se aplică Părților Contractante; ele vor cere operatorilor aeronavelor înmatriculate în statele lor sau operatorilor aeronavelor care își au sediul principal sau

reședința permanentă pe teritoriile statelor lor, precum și operatorilor de aeroporturi situate pe teritoriile statelor lor, să acționeze în conformitate cu aceste prevederi referitoare la securitatea aeronautică.

4. Fiecare Parte Contractantă este de acord că acestor operatori de aeronave li se poate cere să respecte prevederile privind securitatea aeronautică, la care s-a făcut referire în paragraful 3 al prezentului Articol, pretinse de cealaltă Parte Contractantă la intrarea pe, ieșirea de pe sau în timp ce se află pe teritoriul Statului acestei celeilalte Părți Contractante. Fiecare Parte Contractantă va garanta că pe teritoriul Statului său se aplică în mod efectiv măsuri adecvate pentru protecția aeronavelor și pentru controlul pasagerilor, al echipajelor, al bagajelor de mână și de cală, al mărfurilor și proviziilor de bord, înainte și în timpul îmbarcării sau încărcării. Fiecare Parte Contractantă va examina, de asemenea, în spirit favorabil, orice cerere pentru măsuri speciale rezonabile de securitate, care îi este adresată de către cealaltă Parte Contractantă pentru a face față unei amenințări deosebite.

5. Atunci când se produce un incident sau există o amenințare de săvârșire a unui act de capturare ilicită de aeronave civile, sau se săvârșesc alte acte ilicite îndreptate împotriva securității acestor aeronave, a pasagerilor și echipajelor lor, a aeroporturilor sau a instalațiilor de navigație aeriană, Părțile Contractante se vor ajuta reciproc prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri corespunzătoare, cu scopul de a pune capăt rapid și în condiții de securitate acestui incident sau acestei amenințări.

6. În cazul în care o Parte Contractantă are motive întemeiate să creadă că cealaltă Parte Contractantă s-a îndepărtat de respectarea prevederilor referitoare la securitatea aeronautică din acest Articol, autoritățile aeronautice ale oricăreia dintre Părțile Contractante pot să ceară consultări imediate cu autoritățile aeronautice ale celeilalte Părți Contractante. Imposibilitatea de a ajunge la un acord satisfăcător într-un interval de 15 zile de la data transmiterii unei astfel de cereri, vor constitui temeiuri pentru retragerea, revocarea, limitarea sau să impună condiții privind autorizația de operare și permisele tehnice ale companiilor aeriene ale acelei Părți Contractante. O Parte Contractantă poate întreprinde o acțiune interimară înainte de expirarea termenului de 15 zile, atunci când aceasta este cerută de o urgență.

## **Articolul 8 Siguranța aviației**

1. Fiecare Parte Contractantă va recunoaște ca fiind valabile, în scopul de a opera serviciile convenite prevăzute în prezentul Acord, certificatele de aeronavigabilitate, certificatele de competență, și licențele emise sau validate de către cealaltă Parte Contractantă și care sunt încă în vigoare, cu condiția ca cerințele pentru astfel de certificate sau licențe să fie cel puțin egale cu standardele minime care ar putea fi stabilite în conformitate cu Convenția.

2. Fiecare Parte Contractantă poate totuși să refuze să recunoască ca fiind valide pentru scopul de a zbura deasupra propriului său teritoriu, certificatele de competență și licențele acordate sau validate pentru proprii săi cetățeni de către cealaltă Parte Contractantă sau de către o țară terță.

3. Fiecare Parte Contractantă poate să ceară, oricând, consultări cu privire la standardele de siguranță adoptate în orice domeniu de către cealaltă Parte Contractantă, referitor la echipaje, aeronave sau la operarea lor. Aceste consultări vor avea loc în decurs de 30 (treizeci) de zile de la data acelei cereri.

4. Dacă, urmare acestor consultări, o Parte Contractantă constată că cealaltă Parte Contractantă nu menține și nu administrează în mod efectiv, în orice astfel de domeniu, standarde privind siguranța aviației, care să fie cel puțin egale cu standardele minime stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției, prima Parte Contractantă va notifica celeilalte Părți Contractante aceste constatări, precum și măsurile considerate necesare pentru a se conforma cu acele standarde minime, și că această cealaltă Parte Contractantă va întreprinde acțiuni corective adecvate în acest sens. Dacă

cealaltă Parte Contractantă nu reușește să întreprindă acțiuni corective adecvate în decurs de 15 (cincisprezece) zile de la primirea unei astfel de notificări, sau într-o perioadă mai lungă care poate fi convenită, aceasta va constitui temeiul pentru aplicarea prevederilor Articolului 6 al prezentului Acord.

5. Fără a aduce prejudicii obligațiilor menționate în Articolul 33 al Convenției, este stabilit că orice aeronavă operată de către, sau în baza unui aranjament de închiriere, în numele companiei aeriene sau companiilor aeriene ale unei Părți Contractante pe rutele spre sau dinspre teritoriul celeilalte Părți Contractante, poate, cât timp se află în limitele teritoriului celeilalte Părți Contractante, să fie inspectată de către reprezentanții autorizați ai celeilalte Părți Contractante, atât la bord cât și împrejurul aeronavei, pentru a verifica atât valabilitatea documentelor aeronavei, cât și documentelor echipajului său, precum și starea vizibilă a aeronavei și a echipamentului său (în acest Articol numită "inspecție pe rampă"), cu condiția ca aceasta să nu producă o întârziere nejustificată.

6. Dacă orice astfel de inspecție pe rampă sau serii de asemenea inspecții conduc la:

- a) suspiciuni serioase privind faptul că o aeronavă sau operarea unei aeronave nu corespund cu standardele minime stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției, sau

- b) suspiciuni serioase privind lipsa de menținere și administrare efectivă a standardelor de siguranță stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției,

Partea Contractantă care efectuează inspecția, în sensul Articolului 33 al Convenției, va putea să tragă concluzia că cerințele în baza cărora certificatele sau licențele aeronavei sau echipajului acelei aeronave au fost eliberate sau validate, sau că cerințele în baza cărora este operată aeronava, nu sunt egale sau superioare standardelor minime stabilite în conformitate cu prevederile Convenției.

7. În eventualitatea în care accesul în scopul de a întreprinde o inspecție pe rampă a unei aeronave, operate de sau în numele companiei sau companiilor aeriene ale uneia dintre Părțile Contractante, în conformitate cu prevederile paragrafului 5 al prezentului Articol, este refuzat de către reprezentantul acelei sau acelor companii aeriene, cealaltă Parte Contractantă va fi liberă să aprecieze că există suspiciuni serioase, de tipul celor la care s-a făcut referire în paragraful 6 al prezentului Articol, și să tragă concluziile menționate în acel paragraf.

8. Fiecare Parte Contractantă își rezervă dreptul de a suspenda sau modifica imediat autorizația de operare a unei companii sau a unor companii aeriene ale celeilalte Părți Contractante, în cazul în care prima Parte Contractantă concluzionează, fie în urma unei inspecții pe rampă, a unei serii de inspecții pe rampă, a unui refuz al accesului pentru inspecție pe rampă, a consultărilor sau în alt mod, că acțiunea imediată este esențială pentru siguranța operării aeronavei.

9. Orice acțiune, întreprinsă de către una dintre Părțile Contractante în conformitate cu prevederile paragrafelor 4 sau 8 ale prezentului Articol, va fi suspendată în momentul în care motivul întreprinderii acelei acțiuni încetează să existe.

## **Articolul 9 Excepție de la taxe**

1. Aeronavele operate pe serviciile aeriene internaționale de către companiile aeriene desemnate de una dintre Părțile Contractante, precum și echipamentul lor obișnuit, rezervele de carburanți și lubrifianți, proviziile de bord, inclusiv alimentele, băuturile și produsele din tutun transportate la bordul acelei aeronave, vor fi admise fără plata drepturilor de import / export, la introducerea pe teritoriul celeilalte Părți Contractante, cu condiția ca acel echipament, rezerve și provizii să rămână la bordul aeronavelor până când acestea sunt re-exportate.



2. Vor fi scutite de la plata drepturilor de import / export, cu excepția taxelor corespunzătoare serviciului prestat:

a. proviziile de bord încărcate pe teritoriul unei Părți Contractante, în cadrul limitelor fixate de către autoritățile Părții Contractante respective, și care se intenționează să fie folosite la bordul aeronavelor operate pe un serviciu internațional de către compania aeriană desemnată de cealaltă Parte Contractantă;

b. piesele de schimb și echipamentul obișnuit de bord introdus în teritoriul unei Părți Contractante pentru întreținerea sau repararea aeronavelor operate pe serviciile internaționale;

c. carburanții și lubrifianții destinați companiilor aeriene ale unei Părți Contractante pentru alimentarea aeronavelor operate pe serviciile internaționale, atunci când aceste provizii urmează să fie folosite pe oricare parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului Părți Contractante în care ele au fost luate la bord;

d. documentele necesare utilizate de către companiile aeriene desemnate ale unei Părți Contractante incluzând documentele de transport, scrisorile de transport aerian și materialele de reclamă, precum și vehiculele cu motor, materialele și echipamentele care ar putea fi utilizate de către companiile aeriene desemnate pentru scopuri comerciale și operaționale în cadrul zonei aeroportului cu condiția ca aceste materiale și echipamente să servească transportului de pasageri și marfă.

3. Echipamentul obișnuit de bord, precum și materialele și proviziile reținute la bordul aeronavelor operate de către companiile aeriene desemnate ale unei Părți Contractante pot fi descărcate în teritoriul celeilalte Părți Contractante numai cu aprobarea autorităților vamale din acel teritoriu. Într-un astfel de caz, ele pot fi puse sub supravegherea acestor autorități până când ele vor fi re-exportate sau se va dispune altfel în conformitate cu reglementările vamale.

4. Excepțiile acordate în baza acestui Articol vor fi disponibile în situațiile în care companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă au intrat în aranjamente cu alte companii aeriene pentru împrumutul sau transferul în teritoriul celeilalte Părți Contractante ale articolelor specificate în paragrafele 1 și 2 ale acestui Articol, cu condiția ca acele celelalte companii aeriene să se bucure de astfel de excepții acordate de cealaltă Parte Contractantă.

## **Articolul 10 Tranzit direct**

Pasagerii, bagajele și marfa în tranzit direct prin zona unei Părți Contractante și care nu părăsesc zona aeroportului rezervată în acest scop vor face doar obiectul unui control foarte simplificat, mai puțin în situațiile în care măsurile de securitate împotriva violenței, pirateriei aeriene și contrabandei cu droguri narcotice, cer altfel.

Bagajele și marfa în tranzit direct vor fi exceptate de la plata drepturilor de import / export.

## **Articolul 11 Taxele de utilizare**

1. Fiecare Parte Contractantă va întreprinde toate eforturile pentru a se asigura că taxele de utilizare impuse sau care se permit a fi impuse de către autoritățile lor competente pentru companiile aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă, sunt juste și rezonabile. Acestea vor avea la bază principii economice întemeiate.

2. Taxele pentru utilizarea aeroportului și a facilităților și serviciilor de navigație aeriană oferite de una dintre Părțile Contractante companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă nu vor



fi mai mari decât cele plătite de către aeronavele sale naționale care operează pe serviciile internaționale regulate.

3. Fiecare Parte Contractantă va încuraja consultările între autoritățile sau organismele de taxare competente din teritoriul său și companiile aeriene desemnate care utilizează serviciile și facilitățile, și va încuraja autoritățile sau organismele de taxare competente, precum și companiile aeriene desemnate să fac schimb cu acele informații care ar putea fi necesare pentru a permite o revedere corectă a rezonabilității taxelor în conformitate cu principiile din paragrafele 1 și 2 ale acestui Articol. Fiecare Parte Contractantă va încuraja autoritățile de taxare competente să transmită utilizatorilor o notificare rezonabilă a oricărei propuneri de schimbare a taxelor de utilizare, pentru a permite utilizatorilor să exprime punctele lor de vedere înainte de efectuarea schimbărilor.

## **Articolul 12 Activități comerciale**

1. Companiile aeriene desemnate de o Parte Contractantă vor avea permisiunea să mențină reprezentanțe corespunzătoare pe teritoriul celeilalte Părți Contractante. Aceste reprezentanțe pot include personal comercial, operațional și tehnic care poate fi alcătuit din personal transferat sau angajat local.

2. Pentru activitățile comerciale se va aplica principiul reciprocității. Autoritățile competente ale fiecărei Părți Contractante va întreprinde toate măsurile necesare pentru a se asigura că reprezentanțele companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă pot să exercite activitățile lor într-o manieră obișnuită.

3. În particular, fiecare Parte Contractantă acordă companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă dreptul de a se angaja direct în vânzarea de transport aerian pe teritoriul său și, la alegerea companiilor aeriene, prin agenții săi. Companiile aeriene desemnate vor avea dreptul să vândă astfel de transport, și fiecare persoană va fi liberă să achiziționeze astfel de transport, în moneda acelu teritoriu sau în moneda liber convertibilă a altor țări.

4. Companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante poate intra în aranjamente de piață cum ar fi „blocked space”, „code sharing” sau alte aranjamente comerciale cu companiile celeilalte Părți Contractante, sau cu companiile aeriene din țările terțe, cu condiția ca acele companii aeriene să dețină autorizația de operare corespunzătoare.

## **Articolul 13 Conversia și transferul veniturilor**

Companiile aeriene desemnate vor avea dreptul să convertească și să transmită în țările lor, la rata oficială de schimb, surplusul de încasări a sumelor plătite local în proporția convenită pentru transportul de pasageri, bagaje, marfă și poștă. Dacă plățile între Părțile Contractante sunt reglementate printr-un acord special, acest acord special va fi aplicat.

## **Articolul 14 Tarife**

1. Fiecare Parte Contractantă poate cere notificarea sau înregistrarea la autoritățile sale aeronautice a tarifelor pentru serviciile aeriene internaționale operate în baza prezentului Acord. O

astfel de înregistrare nu va fi cerută să se facă cu mai mult de 24 de ore înainte de data propusă pentru intrarea în vigoare.

2. Fără a limita aplicarea concurenței generale și a legislației consumului de către fiecare Parte Contractantă, intervențiile Părții Contractante se vor limita la:

- a. prevenirea tarifelor sau practicilor în mod nerezonabil discriminatorii;
- b. protejarea consumatorilor de tarifele care sunt mărite în mod nerezonabil sau sunt în mod nerezonabil restrictive, fie datorită abuzului de o poziție dominantă sau datorită practicilor concertate între transportatorii aerieni; și
- c. protejarea companiilor aeriene de tarife care sunt scăzute în mod artificial, datorită subsidiilor sau sprijinului guvernamental direct sau indirect.

3. Nici o Parte contractantă nu va lua măsuri unilaterale pentru a preveni inaugurarea sau continuarea unui tarif propus pentru a fi perceput sau care a fost perceput de către companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante pentru serviciile aeriene internaționale între teritoriile Părților Contractante. Dacă oricare dintre Părțile Contractante crede că vreun astfel de tarif nu este conform cu considerentele stabilite în acest Articol, ea va cere consultări și va notifica celeilalte Părți Contractante motivele nemulțumirii sale în termen de 14 zile de la primirea înregistrării. Aceste consultări nu se vor ține mai târziu de 14 zile de la primirea cererii. În absența unui acord al ambelor părți, tariful va intra în vigoare sau va continua să fie în vigoare.

#### **Articolul 15 Transmiterea orarelor**

1. Fiecare Parte Contractantă poate cere notificarea la autoritățile sale aeronautice a orarelor preconizate de către companiile aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante, nu mai târziu de 30 zile înainte de operarea serviciilor aeriene convenite. Aceeași procedură se va aplica la oricare modificare ulterioară.

2. Pentru zborurile suplimentare pe care companiile aeriene desemnate ale unei Părți Contractante doresc să le opereze pentru serviciile agreate în afară de orarele notificate, va trebui să se ceară anterior permisiunea de la autoritățile aeronautice ale celeilalte Părți Contractante. O astfel de cerere va fi prezentată în mod obișnuit cu cel puțin 2 (două) zile lucrătoare înainte de operarea acestor zboruri.

#### **Articolul 16 Oferirea Statisticilor**

Autoritățile aeronautice ale ambelor Părți Contractante vor furniza una celeilalte, la cerere, statistici periodice sau alte informații similare referitoare la traficul transportat pentru serviciile convenite.

#### **Articolul 17 Consultări**

Fiecare Parte Contractantă poate să ceară oricând consultări cu privire la implementarea, interpretarea, aplicarea sau amendarea prezentului Acord. Aceste consultări, care pot fi între autoritățile aeronautice, vor începe cât mai curând posibil dar nu mai târziu de 60 (șasezeci) de zile de la data primirii cererii scrise de către cealaltă Parte Contractantă, în afara de cazul când Părțile Contractante au agreat altfel.

Fiecare Parte Contractantă va pregăti și prezenta în timpul acestor consultări dovezi relevante în sprijinul poziției lor în scopul de a facilita decizii în cunoștință de cauză, raționale și economice.

### **Articolul 18 Soluționarea disputelor**

1. Orice diferend care apare în legătură cu acest Acord, care nu poate fi soluționat prin negocieri directe sau prin canale diplomatice, va fi supus la cererea oricărei Părți Contractante, unui tribunal de arbitraj.
2. Într-un astfel de caz, fiecare Parte Contractantă va nominaliza un arbitru și cei doi arbitri vor numi un președinte, având naționalitatea unui stat terț. Dacă în termen de 2 (două) luni după nominalizarea unui arbitru de către o Parte Contractantă, cealaltă Parte Contractantă nu a nominalizat propriul său arbitru sau, dacă în termen de o lună de la nominalizarea celui de al doilea arbitru, ambii arbitri nu au convenit cu privire la numirea președintelui, fiecare Parte Contractantă poate cere Președintelui Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale să procedeze la nominalizările necesare.
3. Tribunalul de arbitraj va determina propria sa procedură și va decide cu privire la distribuirea costurilor procedurii.
4. Părțile Contractante se vor conforma cu orice decizie luată prin aplicarea prezentului Articol.

### **Articolul 19 Modificări**

1. Dacă oricare dintre Părțile Contractante consideră că dorește să modifice oricare prevedere din prezentul acord, o astfel de modificare va intra în vigoare atunci când Părțile Contractante își vor fi notificat una alteia îndeplinirea procedurilor constituționale.
2. Modificarea Anexei la prezentul Acord poate fi convenită direct între autoritățile aeronautice ale Părților Contractante. Ele se vor aplica în mod provizoriu de la data când acestea au fost convenite și intră în vigoare atunci când au fost confirmate printr-un schimb de note diplomatice.
3. În cazul încheierii unei convenții generale multilaterale privind transportul aerian la care ambele Părți Contractante au aderat, prezentul Acord va fi modificat astfel încât să se conformeze cu prevederile unei astfel de convenții.

### **Articolul 20 Terminare**

1. Fiecare Parte Contractantă poate oricând să notifice în scris celeilalte Părți Contractante decizia sa de a termina prezentul Acord. O astfel de notificare va fi comunicată simultan Organizației Aviației Civile Internaționale.
2. Acordul va fi terminat la sfârșitul unei perioade de orar în timpul căreia se vor fi scurs 12 luni de la data primirii notificării, în afară de cazul în care notificarea este retrasă prin înțelegere mutuală înainte de expirarea acestei perioade.

3. În absența luării la cunoștință de primirea de către cealaltă Parte Contractantă, notificarea va fi considerată ca fiind primită 14 (patrusprezece) zile după data la care Organizația Aviației Civile Internaționale va fi primit această comunicare.

### Articolul 21 Înregistrarea

Prezentul acord și toate amendamentele la acesta vor fi înregistrate la Organizația Aviației Civile Internaționale.

### Articolul 22 Intrarea în vigoare

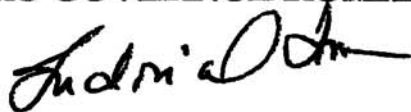
Prezentul acord va intra în vigoare atunci când Părțile Contractante își vor fi notificat una alteia îndeplinirea formalităților lor constituționale cu privire la încheierea și intrarea în vigoare a acordurilor internaționale.

La intrarea în vigoare, prezentul Acord va înlocui „Acordul între Republica Socialistă România și Confederația Elvețiană cu privire la transporturile aeriene civile”, din 14 iulie 1967.

Drept care, subsemnații, fiind pe deplin autorizați de Guvernele lor respective, au semnat prezentul Acord.

Semnat în dublu exemplar la ~~București~~, la 10.11.2008 în limbile română, germană și engleză, toate trei textele fiind egal autentice. În caz de divergență de implementare, interpretare sau aplicare, textul în limba engleză va prevala.

**PENTRU GUVERNUL ROMÂNIEI**



**PENTRU CONSILIUL FEDERAL  
ELVETIAN**





## ANEXA

### TABEL DE RUTE

#### **I. Rute pe care vor fi operate serviciile aeriene de către companiile aeriene desemnate ale Elveției:**

Din puncte în Elveția, via puncte intermediare, către oricare punct sau puncte în România și către puncte mai departe în Europa și Orientul Mijlociu.

#### **II. Rute pe care vor fi operate serviciile aeriene de către companiile aeriene desemnate ale României:**

Din puncte în România, via puncte intermediare, către oricare punct sau puncte în Elveția și către puncte mai departe în Europa și Africa.

#### **NOTE:**

Companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante pot, pe oricare sau pe toate zborurile și la opțiunea sa:

1. Să opereze zboruri fie într-o direcție sau în ambele direcții;
2. Să combine diferite numere de zbor în cadrul unei operațiuni cu o aeronavă;
3. Să servească puncte intermediare sau puncte mai departe, precum și puncte în teritoriile Părților Contractante aflate pe rute, în orice combinație sau în orice ordine.
4. Să omită opririle la oricare punct sau puncte;
5. Să transfere trafic din oricare dintre aeronavele sale către oricare altă aeronavă a sa, la oricare punct de pe rute; și
6. Să servească puncte dinaintea oricărui punct în teritoriul său cu sau fără schimbarea aeronavei sau numărului de zbor și poate să facă reclamă acestor servicii către public ca fiind servicii directe;

fără limitări de direcție sau geografice și fără pierderea oricărui drept de a transporta trafic permisibil în alt mod în baza prezentului Acord, cu condiția ca serviciul să deservească un punct din teritoriul Părții Contractante care desemnează companiile aeriene.

Copie conforme  
cu originalul



**ABKOMMEN**

**ZWISCHEN**

**DER REGIERUNG VON RUMÄNIEN**

**UND**

**DEM SCHWEIZERISCHEN BUNDESRAT**

**ÜBER**

**DEN LUFTLINIENVERKEHR**

Die Regierung von Rumänien und der Schweizerische Bundesrat (nachfolgend die "Vertragsparteien" genannt):

vom Wunsche geleitet, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des Wettbewerbs unter Luftverkehrsunternehmen im Markt mit möglichst geringer Einmischung und Regelung durch die Regierungen zu fördern;

vom Wunsche geleitet, den Ausbau internationaler Luftverkehrslinien zu erleichtern;

in Würdigung, dass leistungs- und wettbewerbsfähige internationale Luftverkehrslinien den Handel, das Wohlergehen der Verbraucher und das wirtschaftliche Wachstum fördern;

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

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

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

haben folgendes vereinbart:

## **Artikel 1 Begriffe**

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs, sofern nicht anderes festgelegt, bedeutet der Ausdruck:
  - a. "Übereinkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
  - b. "Luftfahrtbehörden" im Fall von Rumänien, das Ministerium für Verkehr und im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
  - c. "Bezeichnete Luftverkehrsunternehmen" ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Dienste bezeichnet hat;
  - d. "Vereinbarte Linien" Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
  - e. "Luftverkehrslinie", "internationale Luftverkehrslinie", "Luftverkehrsunternehmen" und "nicht gewerbsmässige Landungen" das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;



- f. "Gebiet" in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
  - g. "Tarif" die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden sowie die für diese Preise anwendbaren Bedingungen, einschliesslich Kommissionsgebühren und andere zusätzliche Entschädigungen für Agenten oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.
2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

## **Artikel 2 Erteilung von Rechten**

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung von internationalen Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhanges festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend "vereinbarte Linien" und "festgelegte Strecken" genannt.
2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:
  - a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - b. das Recht, auf dem genannten Gebiet Landungen für nicht gewerbsmässige Zwecke vorzunehmen;
  - c. andere in diesem Abkommen festgelegte Rechte.
3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.
4. Wenn die bezeichneten 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, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

## **Artikel 3 Ausübung von Rechten**

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen geniessen beim Anbieten der von diesem Abkommen erfassten vereinbarten Linien gleiche und angemessene Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht jeder der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen, internationalen Verkehr zwischen den jeweiligen Gebieten der Vertragsparteien oder zwischen dem Gebiet der einen Vertragspartei und Gebieten von Drittstaaten zu befördern.

3. Jede Vertragspartei gestattet den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen, die von ihnen auf Grund kommerzieller Überlegungen im Markt angebotenen Frequenzen und Kapazitäten für die internationalen Luftverkehrslinien frei zu bestimmen. In Übereinstimmung mit diesem Recht darf keine Vertragspartei einseitig den Verkehrsumfang, die Frequenzen, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit von Leistungen oder den oder die Flugzeugtypen beschränken, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden. Ausgenommen davon sind zollrelevante, technische, operationelle oder umweltschutzbedingte Gründe unter gleichartigen Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens.

#### **Artikel 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen**

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug oder den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, welche die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln wie namentlich die Formalitäten für die Einreise, Ausreise, Auswanderung und Einwanderung sowie Zoll- und Gesundheitsvorschriften sind auf Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen anwendbar, die von Flugzeugen der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei befördert werden, während sie sich im genannten Gebiet befinden.
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 5 Bezeichnung und Betriebsbewilligung**

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht. Solche Bezeichnungen sind Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.
2. Bei Erhalt einer solchen Bezeichnung und eines Gesuches eines bezeichneten Luftverkehrsunternehmens erteilen die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei dem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen ohne Verzug die entsprechende Betriebsbewilligung, vorausgesetzt, dass:
  - a. das Luftverkehrsunternehmen im Gebiet der Vertragspartei, welche sie bezeichnet hat, niedergelassen ist und es über eine gültige Betriebsbewilligung in Übereinstimmung mit den anwendbaren Gesetzen verfügt; und
  - b. das Luftverkehrsunternehmen im direkten oder mehrheitsmässigen Eigentum von Rumänien, der Schweiz oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder von Staatsangehörigen von Rumänien, der Schweiz oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union steht und bleibt und es jederzeit von diesen Staaten und/oder solchen Staatsangehörigen wirksam kontrolliert wird; und
  - c. die tatsächliche behördliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen von

Rumänien, der Schweiz oder von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, welcher für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung genau festgelegt ist.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, die von den Gesetzen und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die von diesen Behörden üblicherweise für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.
4. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben.

#### **Artikel 6   Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung**

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen zu widerrufen oder vorübergehend auszusetzen oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:
  - a. das Luftverkehrsunternehmen nicht im Gebiet der Vertragspartei, welche sie bezeichnet hat, niedergelassen ist und es über keine gültige Betriebsbewilligung in Übereinstimmung mit den anwendbaren Gesetzen verfügt; oder
  - b. das Luftverkehrsunternehmen nicht im direkten oder mehrheitsmässigen Eigentum von Rumänien, der Schweiz oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder von Staatsangehörigen von Rumänien, der Schweiz oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union steht und nicht bleibt und es nicht jederzeit von diesen Staaten und/oder solchen Staatsangehörigen wirksam kontrolliert wird; oder
  - c. die tatsächliche behördliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen nicht von Rumänien, der Schweiz oder von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, welcher für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht genau festgelegt ist; oder
  - d. die besagten Luftverkehrsunternehmen die Gesetze oder Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben, oder
  - e. die besagten Luftverkehrsunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.
2. Soweit nicht der sofortige Widerruf, die vorübergehende Aussetzung oder die Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Bedingung erforderlich sind, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhindern, dürfen die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden. Solche Beratungen beginnen zum frühest möglichen Zeitpunkt, jedoch nicht später als fünfzehn (15) Tage vom Zeitpunkt des Gesuches an.



## **Artikel 7    Sicherheit der Luftfahrt**

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 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 sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.
4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels aufgeführten Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht 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 den Kommunikationsbereich 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 Luftverkehrs-unternehmen jener Vertragspartei zurückzubehalten, zu widerrufen, zu beschränken oder Bedingungen zu unterwerfen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf der fünfzehn (15) Tage vorläufige Massnahmen ergreifen.

## **Artikel 8 Technische Sicherheit**

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrslinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind.
2. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.
3. Jede Vertragspartei kann Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen für Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb 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 in den erwähnten Bereichen die Sicherheitsstandards, welche mindestens den zu diesem Zeitpunkt im Übereinkommen festgelegten Mindestanforderungen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, wird die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen bekannt gegeben, und die andere Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zu deren Abhilfe zu ergreifen. Unterlässt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder für den Fall einer länger vereinbarten Zeitdauer innerhalb dieser geeignete Massnahmen zu ergreifen, bildet dies Grund zur Anwendung von Artikel 6 dieses Abkommens.
5. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens festgelegten Pflichten wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem Luftverkehrsunternehmen oder von Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei oder im Rahmen eines Leasing-Vertrages in deren Namen für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, von den ermächtigten Vertretern dieser anderen Vertragspartei an Bord oder um das Luftfahrzeug herum bezüglich der Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Ausweise der Besatzung sowie dem sichtbaren Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung überprüft werden kann (in diesem Artikel "Rampinspektion" genannt), vorausgesetzt, dass die Überprüfung keine ungebührliche Verzögerung mit sich bringt.

6. Wenn eine solche Rampinspektion oder mehrere solche Rampinspektionen Anlass zu ernstern Bedenken geben, dass
  - a. ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht nach den zu diesem Zeitpunkt im Übereinkommen aufgestellten Mindestanforderungen betrieben wird, oder
  - b. ein Mangel an tatsächlichem Unterhalt und am Vollzug der zu diesem Zeitpunkt im Übereinkommen aufgestellten Sicherheitsanforderungen besteht,steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, zum Zwecke von Artikel 33 des Übereinkommens frei anzunehmen, dass die Anforderungen, unter welchen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder anerkannt worden sind oder die Anforderungen, unter welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den Mindestanforderungen entsprechen oder höher sind als diejenigen, welche in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen aufgestellt sind.
7. Für den Fall, dass der Zutritt für eine Rampinspektion eines Luftfahrzeuges, das von einem Luftverkehrsunternehmen oder von Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei oder in deren Namen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Absatz 5 dieses Artikels betrieben wird, vom Vertreter dieses Luftverkehrsunternehmens oder dieser Luftverkehrsunternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 6 dieses Artikels erwähnten Art vorhanden sind und sie kann die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.
8. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung eines Luftverkehrsunternehmens oder der Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die erste Vertragspartei aufgrund der Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, der Verweigerung des Zutritts für eine Rampinspektion, von Gesprächen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Luftverkehrsunternehmens erforderlich sind.
9. Jede in Übereinstimmung mit den Absätzen 4 oder 8 von einer Vertragspartei unternommene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

## **Artikel 9 Befreiung von Abgaben und Gebühren**

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 Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, werden beim Einflug in das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Bezahlung von Einfuhr-/Ausfuhrabgaben zugelassen, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.
2. Von allen Einfuhr-/Ausfuhrabgaben befreit, ausgenommen vom Entgelt für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls:
  - 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 Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
  - b. die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der

Vertragspartei für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeflogen werden;

- c. die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen werden;
- d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten 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.

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

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

#### **Artikel 10 Direkter Transit**

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich im direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und die ihnen vorbehaltenen Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen, sofern nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Luftpiraterie und Schmuggel narkotischer Drogen etwas anderes verlangen. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von allen Einfuhr-/Ausfuhrabgaben befreit.

#### **Artikel 11 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 Belastung zugelassen werden, gerecht und vernünftig sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.
2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugsicherungseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, sind nicht höher als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.



3. Jeder Vertragspartei fördert Beratungen zwischen den für die Gebühren zuständigen Behörden oder Organen in ihrem Gebiet und den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen, welche die Dienstleistungen und Einrichtungen in Anspruch nehmen und ermutigt die für die Gebühren zuständigen Behörden oder Organe und die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen, die erforderlichen Informationen auszutauschen, die eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels enthaltenen Grundsätzen ermöglichen. Jede Vertragspartei ermutigt die für die Gebühren zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb eines vernünftigen Zeitrahmens über Änderungsvorschläge betreffend Benutzungsgebühren ins Bild zu setzen, um diesen zu ermöglichen, ihre Ansichten vor der Umsetzung der Änderungen kundzutun.

## **Artikel 12 Geschäftstätigkeit**

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt.
2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei unternehmen alles, um sicherzustellen, dass die Vertretungen der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen ihre Tätigkeiten ordnungsgemäss ausüben können.
3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in seinem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben der Luftverkehrsunternehmen, mittels Agenten zu beteiligen. Die Luftverkehrsunternehmen sind ermächtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.
4. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei können mit den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei oder mit Luftverkehrsunternehmen eines Drittstaates, soweit diese die entsprechende Betriebsbewilligung haben, Vereinbarungen über die Zusammenarbeit wie "blocked space", "code sharing" oder andere kommerzielle Abmachungen abschliessen.

## **Artikel 13 Umrechnung und Überweisung von Erträgen**

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



## **Artikel 14 Tarife**

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen angeboten werden, den Luftfahrtsbehörden mitgeteilt oder unterbreitet werden. Solche Eingaben dürfen nicht mehr als vierundzwanzig (24) Stunden vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Wirksamkeit zur Unterbreitung verlangt 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 Beihilfe oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.
3. Keine Vertragspartei unternimmt einseitig Vorkehren, 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 Belastung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht in Übereinstimmung mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen steht, 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 15 Unterbreitung der Flugpläne**

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei vorgesehenen Flugpläne ihren Luftfahrtbehörden spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien unterbreitet werden. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.
2. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des unterbreiteten 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 16 Statistische Angaben**

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

## **Artikel 17 Beratungen**

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

## **Artikel 18 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten**

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen, die nicht durch direkte Verhandlungen oder auf diplomatischem Weg gelöst werden kann, kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet werden.
2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien 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 hat, 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 Verfahrenskosten.
4. Die Vertragsparteien werden sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen.

## **Artikel 19 Änderungen**

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

## Artikel 20 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.
2. Die Kündigung wird auf Ende einer Flugplanperiode wirksam, wobei eine Frist von zwölf (12) Monaten nach Empfang der Anzeige abgelaufen sein muss, sofern sie nicht in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird.
3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

## Artikel 21 Hinterlegung

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

## Artikel 22 Inkrafttreten

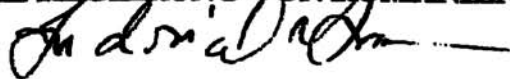
Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommen wird das Abkommen zwischen der Sozialistischen Republik Rumänien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Zivilluftverkehr vom 14. Juli 1967 aufgehoben.

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Bukarest am 10.11.2008, in rumänischer, deutscher und englischer 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 REGIERUNG VON RUMÄNIEN



FÜR DEN SCHWEIZERISCHEN

BUNDESRAT



## ANHANG

### Linienpläne

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

Von Punkten in der Schweiz über Zwischenlandepunkte zu jedem Punkt oder Punkten in Rumänien und zu Punkten darüber hinaus in Europa und dem Mittleren Osten.

**II. Strecken, auf denen die von Rumänien bezeichneten Luftverkehrsunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:**

Von Punkten in Rumänien über Zwischenlandepunkte zu jedem Punkt oder Punkten in der Schweiz und zu Punkten darüber hinaus in Europa und Afrika.

### ANMERKUNGEN:

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

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

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



Copie conformă  
cu originalul



**AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF ROMANIA**

**AND**

**THE SWISS FEDERAL COUNCIL**

**RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES**

The Government of Romania and the Swiss Federal Council (hereinafter, "the Contracting Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

#### **Article 1 Definitions**

1. For the purpose of the present Agreement and its Annex, unless otherwise agreed:
  - a. The term "the 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 that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
  - b. The term "aeronautical authorities" means, in the case of Romania, the Ministry of Transport and, in the case of Switzerland, the Federal Office of Civil Aviation or in both cases any person or body, authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
  - c. The term "designated airlines" means an airline or airlines which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 5 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;
  - d. The term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
  - e. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
  - f. The term "territory" in relation to a State shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
  - g. 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.

2. The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

## **Article 2 Grant of Rights**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of the present Agreement the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:
  - a. the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - b. the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
  - c. the rights otherwise specified in the present Agreement.
3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.
4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines 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 Exercise of Rights**

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to compete in providing the agreed services covered by the present Agreement.
2. Neither Contracting Party shall restrict the right of each of the designated airlines to carry international traffic between the respective territories of the Contracting Parties or between the territory of one Contracting Party and the territories of third countries.
3. Each Contracting Party shall allow the designated airlines to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, number of destinations or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.



#### **Article 4 Application of Laws and Regulations**

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airlines of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

#### **Article 5 Designation and Operating Authorisation**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. On receipt of such designation and of an application from a designated airline, the aeronautical authority of the other Contracting Party shall grant without delay to the designated airline the appropriate operating authorisation provided that:
  - a. the airline is established in the territory of the Contracting Party designating it and has a valid Operating Licence in accordance with the applicable laws; and
  - b. the airline is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by Romania, Switzerland or European Union Member States and/or nationals of Romania, Switzerland or European Union Member States, and shall at all times be effectively controlled by such states and/or such nationals; and
  - c. the effective regulatory control of that airline is exercised and maintained by Romania, Switzerland or a European Union Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airlines designated by the other Contracting Party to prove that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Having received the operating authorisation, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airlines may at any time operate the agreed services.

#### **Article 6 Revocation and Suspension of Operating Authorisation**

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the designated

airlines of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:

- a. the airline is not established in the territory of the Contracting Party designating it and has not a valid Operating Licence in accordance with the applicable laws; or
- b. the airline is not owned and shall not continue to be owned directly or through majority ownership by Romania, Switzerland or European Union Member States and/or nationals of Romania, Switzerland or European Union Member States, and shall not at all times be effectively controlled by such states and/or such nationals; or
- c. the effective regulatory control of that airline is not exercised and maintained by Romania, Switzerland or a European Union Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- d. the said airlines fail to comply with or have seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- e. the said airlines fail to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Such a right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for under paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations. Such consultation shall begin at the earliest possible date, but not later than fifteen (15) days from the date of the request.

#### **Article 7 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 8 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 safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days 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 any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 6 of this Agreement.



5. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
6. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
  - a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
  - b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
8. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines 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.
9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

## **Article 9 Exemption of Duties and Taxes**

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.
2. Shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of charges corresponding to the services rendered:
  - a. aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;
  - b. spare parts and normal board equipment imported into the territory of one Contracting



- Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international services;
- c. fuel and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board;
  - d. the necessary documents used by the designated airlines 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 airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.
3. The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one 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 until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
  4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

#### **Article 10 Direct Transit**

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, unless security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotic drugs require differently, be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

#### **Article 11 User Charges**

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airlines of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on sound economic principles.
2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by its national aircraft operating on scheduled international services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the designated airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the designated airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide

users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

## **Article 12 Commercial Activities**

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff which may consist of transferred or locally engaged personnel.
2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.
3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airlines' discretion, through its agents. The airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.
4. The designated airlines of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements, with airlines of either Contracting Party, or airlines of a third country, provided that such airlines hold the appropriate operational authorisation.

## **Article 13 Conversion and Transfer of Revenues**

The designated airlines shall have the right to convert and remit to their country, at the official rate of exchange, receipts in excess of sums locally disbursed in due proportion to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.

## **Article 14 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. Such filing shall not be required to be submitted more than twenty-four (24) hours before the proposed date of effectiveness.
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 airlines 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 15 Time-table Submission**

1. Each Contracting Party may require notification to its aeronautical authorities of the envisaged time-tables by the designated airlines of the other Contracting Party no less than thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the designated airlines of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the notified time-table 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 16 Provision of Statistics**

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall provide each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

#### **Article 17 Consultations**

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of the present Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

#### **Article 18 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 19 Modifications**

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification enters into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional procedures.
2. Modifications to the Annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

#### **Article 20 Termination**

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organisation.
3. The Agreement shall terminate at the end of a time-table period during which twelve (12) months after the date of receipt of the notice will have elapsed, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.
4. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organisation will have received communication thereof.

#### **Article 21 Registration**

The present Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.



**Article 22 Entry into Force**

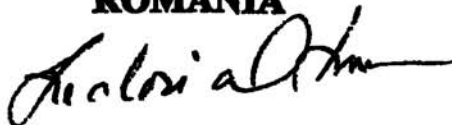
The present Agreement will enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

Upon entry into force, the present Agreement shall supersede the "Accord entre la République Socialiste de Roumanie et la Confédération Suisse relatif aux transports aériens civils", dated 14<sup>th</sup> July 1967.

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

DONE in duplicate at Bucharest on this 10<sup>th</sup> day of November <sup>2008</sup> in the Romanian, German and English languages, all three texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT OF  
ROMANIA**



**FOR THE SWISS FEDERAL  
COUNCIL**



## ANNEX

### ROUTE SCHEDULES

**I. Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Switzerland:**

From points in Switzerland via intermediate points to any point or points in Romania and to points beyond in Europe and the Middle East.

**II. Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Romania:**

From points in Romania via intermediate points to any point or points in Switzerland and to points beyond in Europe and Africa.

**NOTES:**

The designated airlines of either Contracting Party may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under the present Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airlines.

Copie conformă  
cu originalul

