

**No. 49267\***

---

**Switzerland  
and  
Barbados**

**Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of Barbados relating to scheduled air services (with annex). Bridgetown, 27 October 2009**

**Entry into force:** *29 June 2011 by notification, in accordance with article 23*

**Authentic texts:** *English and German*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Switzerland, 6 January 2012*

\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.

---

**Suisse  
et  
Barbade**

**Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la Barbade relatif aux services aériens réguliers (avec annexe). Bridgetown, 27 octobre 2009**

**Entrée en vigueur :** *29 juin 2011 par notification, conformément à l'article 23*

**Textes authentiques :** *anglais et allemand*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Suisse, 6 janvier 2012*

\* Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

**A G R E E M E N T**

**BETWEEN**

**THE SWISS FEDERAL COUNCIL**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF BARBADOS**

**RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES**

The Swiss Federal Council and the Government of Barbados (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 "aeronautical authorities" means, in the case of Switzerland, the Federal Office of Civil Aviation and, in the case of Barbados, the Minister responsible for Civil Aviation, or in both cases any person or body, authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
  - b. The term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
  - c. 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;
  - d. 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;
  - e. 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;
  - f. The term "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
  - g. The term "territory" in relation to a State shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.
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 right to embark and disembark in the said territory at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;
  - d. the right to embark and disembark in the territory of third countries at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex of 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 services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, baggage or cargo of the other Contracting Party's airlines.
3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over the designated airlines of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its laws and regulations provided for in this Article.

**Article 5 Designation and Operation Authorisation**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex of this Agreement for that Contracting Party and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:
  - a. In the case of airlines designated by Switzerland:
    - (1) the airlines have their principal place of business in the territory of Switzerland and that they hold a current Air Operator's Certificate issued by Switzerland; and
    - (2) the airlines are owned directly or through majority ownership, and are effectively controlled by Switzerland, Member States of the European Community and/or nationals of Switzerland or Member States of the European Community.
  - b. In the case of airlines designated by Barbados:
    - (1) the airlines are established in the territory of Barbados or in the territory of any other Member State of the Caribbean Community, pursuant to the Revised Treaty of Chaguaramas, and have a valid operating license in accordance with the laws of Barbados and that territory; and
    - (2) effective regulatory control of the airlines is exercised and maintained by Barbados or a Member State of the Caribbean Community, responsible for issuing their Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
    - (3) the airlines are owned, directly or through majority ownership, and are effectively controlled by Barbados, Member States of the Caribbean Community and / or nationals of such states.
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. In the case of airlines designated by Switzerland:
    - (1) the airlines do not have their principal place of business in the territory of Switzerland and that they do not hold a current Air Operator's Certificate issued by Switzerland; and
    - (2) the airlines are not owned directly or through majority ownership nor effectively controlled by Switzerland, Member States of the European Community and/or nationals of Switzerland or Member States of the European Community.
  - b. In the case of airlines designated by Barbados:
    - (1) the airlines are not established in the territory of Barbados nor in the territory of any other Member State of the Caribbean Community, pursuant to the Revised Treaty of Chaguaramas, and do not have a valid operating license in accordance with the laws of Barbados and that territory; and
    - (2) effective regulatory control of the airlines is not exercised and maintained by Barbados or a Member State of the Caribbean Community, responsible for issuing their Air Operator's Certificate; and
    - (3) the airlines are not owned, directly or through majority ownership, nor effectively controlled by Barbados, Member States of the Caribbean Community and / or nationals of such states.



- c. the said airlines fail to comply with or have seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
  - d. 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.

#### **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 favourable 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 start of the consultations, or such other period as may be agreed by both Contracting Parties, may constitute grounds for the Contracting Party which requested the consultations to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the authorizations of the airlines designated by the other 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. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the aeronautical authorities of one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or

rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. The aeronautical authorities of each Contracting Party reserve the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party or by a third country.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 20 of this Agreement with a view to clarifying the practice in question.
3. The aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the receipt of that request or such other period as may be mutually agreed.
4. If, following such consultations, the aeronautical authorities of one Contracting Party find that the aeronautical authorities of the other Contracting Party do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards established pursuant to the Convention, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The aeronautical authorities of the other Contracting Party shall then take appropriate corrective action. Failure to commence appropriate corrective action within fifteen (15) days, or such other period as may be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall constitute grounds for the application of Article 6 of this Agreement.
5. Pursuant to Article 16 of the Convention, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the relevant 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 serious concerns, that:
  - a. 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. there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the aeronautical authorities of that Contracting Party may, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates 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. The same conclusion may be made in the case of denial of access for a ramp inspection.

7. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to suspend or vary the operating authorisation of the designated airlines of the other Contracting Party immediately in the event the aeronautical authorities of the first Contracting Party conclude, 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.
8. Any action by the aeronautical authorities of one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 7 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

## **Article 9 Leasing**

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under the present Agreement which does not comply with Articles 7 (Aviation Security) and 8 (Aviation Safety).

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, on special conditions, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

**Article 10 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. other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party operating international services as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that airline;

- e. 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 11 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 12 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, reasonable and not unjustly discriminatory. 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 13 Commercial Activities**

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representation in the territory of the other Contracting Party. This representation 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 14 Conversion and Transfer of Revenues**

The designated airlines shall have the right to convert and remit abroad, on demand, funds obtained in the normal course of operations. Conversion and remittance shall be permitted subject to the respective foreign currency regulations and the foreign exchange market rates for current payment prevailing at the time of submission of the request for transfer.

#### **Article 15 Tariffs**

1. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require the filing for approval of tariffs to be charged for the transportation of passengers and/or cargo on the routes specified in the Annex of the present Agreement. The tariffs should take into account the cost of operation, the reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users.
2. If the submission for approval is required, such tariffs shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least twenty-one (21) days prior to the envisaged date of their introduction. If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not respond after a period of fourteen (14) days following submission of the application that tariff shall come into effect. The period of twenty-one (21) days may be reduced in special cases if the aeronautical authorities agree.
3. Intervention by a Contracting Party shall be limited to the:
  - a. prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
  - b. protection of 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. protection of airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.
4. If the aeronautical authorities of a Contracting Party which require filing do not approve the submitted tariffs, they shall contact the aeronautical authorities of the other Contracting Party in order to resolve this issue by mutual agreement. Such



negotiations shall begin within fifteen (15) days from the date when the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified to the aeronautical authorities of the other Contracting Party their disapproval of a tariff.

5. In default of agreement the dispute shall be submitted to the procedure provided for in Article 19 of the present Agreement. A tariff already established shall remain in force until a new tariff has been established in accordance with the provisions of this Article or Article 19 of the present Agreement.

#### **Article 16 Flight Schedules Submission**

1. Each Contracting Party may require notification or submission for approval to its aeronautical authorities of the envisaged flight schedules 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 approved flight schedules 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 17 Provision of Statistics**

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

#### **Article 18 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 19 Settlement of Disputes**

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by direct negotiations or through diplomatic channels. In the event that negotiations are unsuccessful, the Contracting Parties may refer the dispute to the International Civil Aviation Organisation or another third Party for an opinion. If the dispute remains unsolved, it 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 who is a 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 20 Amendments**

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of the present Agreement, such amendment enters into force when the Contracting Parties have notified each other of the fulfilment of their requisite internal procedures.
2. If a multilateral agreement, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by the present Agreement enters into force, the Contracting Parties undertake to enter into discussions with a view to amending the present Agreement so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

**Article 21 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.
2. The Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.
3. 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 22 Registration**

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

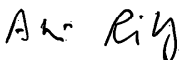
**Article 23 Entry into Force**

The present Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their requisite internal procedures with regard to the conclusion and the entering into force.

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

DONE in duplicate at Bridgetown on this 27<sup>th</sup> day of October 2009 in the English and German languages, both texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the Swiss Federal Council:



Armin Ritz

Ambassador to Barbados

For the Government of Barbados:



Senator the Hon. Maxine McClean

Minister of Foreign Affairs and Foreign  
Trade

**ANNEX**  
**ROUTE SCHEDULES**

**Route Schedule I**

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

| Points of departure | Intermediate points | Points in Barbados | Points beyond Barbados |
|---------------------|---------------------|--------------------|------------------------|
| Switzerland         | to be agreed        | any points         | to be agreed           |

**Route Schedule II**

Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Barbados:

| Points of departure | Intermediate points | Points in Switzerland | Points beyond Switzerland |
|---------------------|---------------------|-----------------------|---------------------------|
| Barbados            | to be agreed        | any points            | to be agreed              |

**NOTES**

1. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights.
2. Each designated airline may terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.
3. Each designated airline may serve intermediate points and points beyond not specified in the Annex of the present Agreement on condition that no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.

[ GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND ]

**A B K O M M E N**

**ZWISCHEN**

**DEM SCHWEIZERISCHEN BUNDES RAT**

**UND**

**DER REGIERUNG VON BARBADOS**

**ÜBER**

**DEN LUFTLINIENVERKEHR**

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung von Barbados (nachfolgend die "Vertragsparteien"):

in dem Wunsch, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des am Markt herrschenden Wettbewerbs zwischen den Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmass an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern;

in dem Wunsch, den Ausbau von Möglichkeiten für internationale Luftverkehrslinien zu erleichtern;

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

in dem Wunsch, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern wettbewerbsfähige Preise und Dienstleistungen anzubieten und im Bestreben, die einzelnen Luftfahrtunternehmen zu ermutigen, innovative und konkurrenzfähige Preise zu entwickeln und einzuführen;

in dem Wunsch, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmass an Sicherheit zu gewährleisten, und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Sachen gefährden, den Luftverkehrsbetrieb beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben; und

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 anders festgelegt, bedeutet der Ausdruck:
  - a. "Luftfahrtbehörden" im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall von Barbados, der für die Zivilluftfahrt zuständige Minister, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
  - b. "Vereinbarte Linien" Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
  - c. "Luftverkehrslinie", "internationale Luftverkehrslinie", "Luftfahrtunternehmen" und "nicht gewerbsmässige Landungen" das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
  - d. "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;
  - e. "Bezeichnete Luftfahrtunternehmen" ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien bezeichnet hat;
  - f. "Tarif" die Entgelte, Preise oder Gebühren für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und/oder Fracht (mit Ausnahme von Postsendungen) im Lufttransport, die von den Luftfahrtunternehmen, einschliesslich ihrer Agenten erhoben werden, und die Bedingungen, welche die Verfügbarkeit solcher Entgelte, Preise oder Gebühren bestimmen;
  - g. "Gebiet" in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist.

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 den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhanges festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend "vereinbarte Linien" und "festgelegte Strecken" genannt.
2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:
  - a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - b. das Recht, im genannten Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
  - c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen;
  - d. das Recht, auf dem Gebiet von Drittstaaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen und die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegt sind.
3. Aus diesem Artikel kann kein Recht für die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei abgeleitet werden, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei ist.



4. Wenn die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage sind, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu 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 Luftfahrtunternehmen geniessen beim Bereitstellen der von diesem Abkommen erfassten vereinbarten Linien gleiche und angemessene Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht jeder der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, internationalen Verkehr zwischen den jeweiligen Gebieten der Vertragsparteien oder zwischen dem Gebiet der einen Vertragspartei und Gebieten von Drittstaaten zu befördern.
3. Jede Vertragspartei erlaubt den bezeichneten Luftfahrtunternehmen, die Frequenzen und Kapazität der von ihnen angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste aufgrund kommerzieller marktbezogener Überlegungen festzulegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenzen, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit des Dienstes oder den oder die Luftfahrzeugtypen, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus Umweltschutzgründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.

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

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden.
2. Beim Einflug in das, beim Aufenthalt oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und Verordnungen für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschliesslich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Sicherheit der Luftfahrt, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, oder bei Postsendungen, die hierfür geltenden Postvorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen – oder den in ihrem Namen handelnden Personen – sowie dem Gepäck oder der Fracht von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.
3. Keine Vertragspartei darf ihren eigenen oder irgend einem anderen Luftfahrtunternehmen im Vergleich zu den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, welche in einem vergleichbaren internationalen Luftverkehr beteiligt sind, bei der Anwendung ihrer in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

#### **Artikel 5 Bezeichnung und Betriebsbewilligung**

1. Jede Vertragspartei erteilt der anderen Vertragspartei das Recht, mittels diplomatischer Note ein Luftfahrtunternehmen oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den für diese Vertragspartei im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Strecken zu bezeichnen und diese Bezeichnung zurückzuziehen oder zu ändern.
2. Bei Erhalt einer solchen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei mit möglichst minimalem verfahrensmässigem Verzug die notwendigen Bewilligungen und Genehmigungen, vorausgesetzt, dass;

- a. Im Fall der Luftfahrtunternehmen, welche von der Schweiz bezeichnet sind:
- (1) die Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz im Gebiet der Schweiz haben und sie über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen, welches von der Schweiz ausgestellt wurde; und
  - (2) die Luftfahrtunternehmen im direkten oder mehrheitlichen Eigentum und unter der tatsächlichen Verfügungsgewalt der Schweiz, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder von Staatsangehörigen der Schweiz oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union stehen.
- b. Im Falle der Luftfahrtunternehmen, die von Barbados bezeichnet sind:
- (1) die Luftfahrtunternehmen ihre Niederlassung im Gebiet von Barbados oder im Gebiet eines Mitgliedstaates der Karibischen Gemeinschaft haben, gemäss dem revidierten Vertrag von Chaguaramas, und sie eine gültige Betriebsbewilligung in Übereinstimmung mit den Gesetzen von Barbados und diesem Gebiet haben; und
  - (2) die tatsächliche behördliche Kontrolle über diese Luftfahrtunternehmen von Barbados oder einem Mitgliedstaat der Karibischen Gemeinschaft ausgeübt und aufrechterhalten wird, welcher für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung genau festgelegt ist; und
  - (3) die Luftfahrtunternehmen im direkten oder mehrheitlichen Eigentum und unter der tatsächlichen Verfügungsgewalt von Barbados, der Mitgliedstaaten der Karibischen Gemeinschaft und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten stehen.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, den Erfordernissen zu entsprechen, die gemäss den Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien von diesen Behörden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.
4. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Luftfahrtunternehmen 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 Luftfahrtunternehmen zu widerrufen, auszusetzen oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:
  - a. Im Fall der Luftfahrtunternehmen, welche von der Schweiz bezeichnet sind:
    - (1) die Luftfahrtunternehmen ihren Hauptgeschäftssitz nicht im Gebiet der Schweiz haben und sie nicht über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen, welches von der Schweiz ausgestellt wurde; und
    - (2) die Luftfahrtunternehmen nicht im direkten oder mehrheitlichen Eigentum und nicht unter der tatsächlichen Verfügungsgewalt der Schweiz, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder von Staatsangehörigen der Schweiz oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union stehen.
  - b. Im Falle der Luftfahrtunternehmen, die von Barbados bezeichnet sind:
    - (1) die Luftfahrtunternehmen ihre Niederlassung nicht im Gebiet von Barbados oder im Gebiet eines Mitgliedstaates der Karibischen Gemeinschaft haben, gemäss dem revidierten Vertrag von

Chaguaramas, und sie nicht eine gültige Betriebsbewilligung in Übereinstimmung mit den Gesetzen von Barbados und diesem Gebiet haben; und

(2) die tatsächliche behördliche Kontrolle über diese Luftfahrtunternehmen nicht von Barbados oder einem Mitgliedstaat der Karibischen Gemeinschaft ausgeübt und aufrechterhalten wird, welcher für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist; und

(3) die Luftfahrtunternehmen nicht im direkten oder mehrheitlichen Eigentum und nicht unter der tatsächlichen Verfügungsgewalt von Barbados, der Mitgliedstaaten der Karibischen Gemeinschaft und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten stehen.

c. die besagten Luftfahrtunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht einhalten oder in schwerer Weise missachtet haben, oder

d. die besagten Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.

2. Diese Rechte werden erst nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt, sofern nicht der sofortige Widerruf, die Aussetzung oder die Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Bedingung erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen zu verhindern.

## **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 vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter 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 einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, gegen Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
  3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsstandards, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Übereinkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Halter von Luftfahrzeugen und Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.
  4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Halter von Luftfahrzeugen 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 wirksame Massnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden. Jede Vertragspartei sagt ausserdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, besondere Sicherheitsmassnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.

5. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, der Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Massnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.
6. Hat eine Vertragspartei berechnigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsstandards dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Partei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Partei verlangen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen seit Beginn der Konsultationen oder innerhalb eines anderen Zeitraumes, der von den beiden Vertragsparteien vereinbart wurde, keine zufrieden stellende Einigung erzielt, stellt dies für die Vertragspartei, welche die Konsultationen verlangt hat, einen Grund dar, die Bewilligungen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zurückzubehalten, zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Massnahmen ergreifen.

#### **Artikel 8 Technische Sicherheit**

1. Die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei haben die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der vereinbarten Linien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen, unter welchen diese Zeugnisse und Ausweise ausgestellt oder anerkannt wurden, gleichwertig oder höher sind als die Mindestanforderungen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei behalten sich jedoch das Recht vor, für Flüge über oder Landungen in ihrem eigenen Gebiet die Anerkennung von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen zu verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat ausgestellt worden sind.

2. Erlauben die Privilegien und Bedingungen der in Absatz 1 vorstehend erwähnten Ausweise und Zeugnisse, welche von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei einer Person oder dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen oder in Bezug auf ein Luftfahrzeug, einem solchen für die Benutzung im Betrieb der vereinbarten Linien ausgestellt wurden, eine Abweichung zu den Mindestanforderungen, die aufgrund des Übereinkommen festgelegt wurden, und wurde diese Abweichung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitgeteilt, kann die andere Vertragspartei Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden in Übereinstimmung mit Artikel 20 dieses Abkommens verlangen, um die zur Frage stehende Praxis zu klären.
3. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsnormen in den Bereichen betreffend Luftfahrteinrichtungen, Flugbesatzung, Luftfahrzeuge und den Betrieb von Luftfahrzeugen verlangen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuchs oder innerhalb eines anderen gegenseitig vereinbarten Zeitraumes stattfinden.
4. Stellen die Luftfahrtbehörden eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei in diesen Bereichen nicht tatsächlich Sicherheitsstandards und –bestimmungen einhält und anwendet, die wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche zu der Zeit nach dem Übereinkommen festgelegt sind, werden den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei diese Feststellungen und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindeststandards bekannt gegeben. Die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ergreifen geeignete Korrekturmassnahmen. Wird es unterlassen, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder innerhalb einer anderen Zeitdauer, die zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart wurde, mit den geeigneten Korrekturmassnahmen zu beginnen, bildet dies einen Grund für die Anwendung von Artikel 6 dieses Abkommens.
5. Gestützt auf Artikel 16 des Übereinkommens kann jedes Luftfahrzeug, das von einem Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Namen betrieben wird, während es sich im Gebiet der anderen Vertragspartei aufhält, von den Luftfahrtbehörden dieser anderen Vertragspartei einer Überprüfung an Bord und um das Luftfahrzeug herum unterzogen werden, um die Gültigkeit der entsprechenden Luftfahrzeugdokumente und derjenigen seiner Besatzungen und den sichtbaren Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung (in diesem Artikel



„Rampinspektion“ genannt) zu überprüfen, vorausgesetzt, dass dies keine ungebührliche Verzögerung mit sich bringt.

6. Gibt eine solche Rampinspektion oder eine Serie von Rampinspektionen Anlass zu ernsthaften Bedenken, dass:

a. ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entspricht, oder

b. ein Mangel an wirksamer Aufrechterhaltung und am Vollzug der zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Sicherheitsanforderungen besteht,

steht es den Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei zum Zwecke von Artikel 33 des Übereinkommens frei anzunehmen, dass die Anforderungen, nach welchen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind oder die Anforderungen, nach welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den Mindestanforderungen entsprechen oder höher sind als diejenigen, welche in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen aufgestellt sind. Im Falle einer Verweigerung des Zutrittes im Rahmen einer Rampinspektion kann die gleiche Schlussfolgerung gezogen werden.

7. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei haben das Recht, die Betriebsbewilligung der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei aufgrund des Resultats einer Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, einer Zutrittsverweigerung zur Vornahme einer Rampinspektion, von Konsultationen oder anderweitig zum Schluss kommen, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Luftfahrtunternehmens erforderlich sind.
8. Jede in Übereinstimmung mit den vorstehend erwähnten Absätzen 4 oder 7 von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese Massnahme ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

## **Artikel 9 Leasing**

1. Jede der Vertragsparteien kann den Gebrauch von geleasteten Luftfahrzeugen für die Dienste gemäss diesem Abkommen verhindern, welche nicht mit den Artikeln 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 8 (Technische Sicherheit) übereinstimmen.
2. Unter Vorbehalt von Absatz 1 vorstehend können die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeuge und Besatzungen) von jedem Unternehmen, unter bestimmten Bedingungen auch von anderen Luftfahrtunternehmen leasen, vorausgesetzt, dass dies nicht dazu führt, dass das Luftfahrtunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

## **Artikel 10 Befreiung von Abgaben und Gebühren**

1. Die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei auf den internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierölen, ihre Bordvorräte einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, sind beim Einflug in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung, das Zubehör und die Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.
2. Ausserdem werden von den gleichen Abgaben und Gebühren ausser den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren befreit:
  - a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen 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 Reparatur der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;

- c. Treibstoffe und Schmieröle, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch die bezeichneten Luftfahrtunternehmen 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. andere Gegenstände, die für den Gebrauch bestimmt sind oder lediglich in Verbindung mit dem Betrieb oder den Unterhalt der Luftfahrzeuge der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei gebraucht werden, die auf internationalen Linien betrieben werden sowie der Vorrat von gedruckten Flugscheinen, Luftfrachtbriefe, jedes gedruckte Material, auf welchem das Abzeichen des Unternehmens aufgedruckt ist und gebräuchliches Werbematerial, welches ohne Kosten von diesem Luftfahrtunternehmen verteilt wird;
  - e. Material und Ausrüstung, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen für geschäftliche und betriebliche Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden, vorausgesetzt, dass dieses Material und diese Ausrüstung 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 Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.
4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände ins Gebiet der anderen Vertragspartei abgeschlossen haben, vorausgesetzt, dass diesen anderen Luftfahrtunternehmen von der anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

### **Artikel 11 Direkter Transit**

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich im direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und die für diesen Zweck vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen, vorausgesetzt, dass nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Luftpiraterie und Schmuggel von Betäubungsmitteln etwas anderes verlangen. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollabgaben und anderen ähnlichen Gebühren befreit.

### **Artikel 12 Benutzungsgebühren**

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benutzungsgebühren, die den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden auferlegt werden oder zur Belastung zugelassen werden, gerecht, vernünftig und nicht ungerecht diskriminierend sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.
2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugnavigationseinrichtungen oder -dienstleistungen, die eine Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtsunternehmen 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. Jede Vertragspartei ermutigt zu Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den bezeichneten Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen und sie ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die bezeichneten Luftfahrtunternehmen, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den Grundsätzen nach den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels erforderlich sind. Jede Vertragspartei ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äussern, bevor die Änderungen vorgenommen werden.

### **Artikel 13 Geschäftstätigkeit**

1. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretung kann 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 bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ihre Tätigkeiten ordnungsgemäss ausüben können.
3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben der Luftfahrtsunternehmen, mittels Agenten zu beteiligen. Die Luftfahrtunternehmen sind berechtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten zu erwerben.
4. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können mit den bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei oder mit Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates, soweit diese die entsprechende Betriebsbewilligung haben, Vereinbarungen über die Zusammenarbeit bei der Vermarktung wie "blocked space", "code sharing" oder andere kommerzielle Abmachungen abschliessen.

### **Artikel 14 Umrechnung und Überweisung von Erträgen**

Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, auf Verlangen die Geldmittel, welche im normalen Ablauf des Betriebes erlangt wurden, umzurechnen und ins Ausland zu überweisen. Die Umrechnung und Überweisung ist zulässig unter Vorbehalt der bei Einreichung des Gesuches für die Überweisung geltenden devisenrechtlichen Bestimmungen und der Wechselkurse für laufende Zahlungen.

## **Artikel 15 Tarife**

1. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können die Mitteilung zur Genehmigung von Tarifen verlangen, welche für den Transport von Fluggästen und/oder Fracht auf den im Anhang dieses Abkommens festgelegten Strecken erhoben werden. Die Tarife haben die Betriebskosten, einen vernünftigen Gewinn, die geltenden wettbewerbsrechtlichen und marktbezogenen Bestimmungen sowie die Interessen der Verkehrsbenutzer in Betracht zu ziehen sind.
2. Ist die Einreichung zur Genehmigung verlangt, sind die Tarife den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens einundzwanzig (21) Tage vor dem für ihre Einführung vorgesehenen Zeitpunkt zu unterbreiten. Falls die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien nicht nach einem Zeitraum von vierzehn (14) Tagen nach Unterbreitung des Antrages antworten, tritt dieser Tarif in Kraft. Die Zeitdauer von einundzwanzig (21) Tagen kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden dies vereinbaren.
3. Eingriffe durch eine Vertragsparteien sind 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 Luftfahrtunternehmen; und
  - c. den Schutz der Luftfahrtunternehmen vor Tarifen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.
4. Wenn die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei, welche die Mitteilung verlangen, die unterbreiteten Tarife nicht genehmigen, kontaktieren sie die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um die Angelegenheit in gegenseitigem Einvernehmen zu bereinigen. Solche Verhandlungen sollen innerhalb von fünfzehn (15) Tagen ab dem Datum beginnen, nachdem die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die Nichtgenehmigung der Tarife bekannt gegeben haben.

5. Kommt keine Einigung zustande, wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 19 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren unterworfen. Ein bereits festgesetzter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder von Artikel 19 dieses Abkommens festgesetzt worden ist.

#### **Artikel 16 Unterbreitung der Flugpläne**

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei vorgesehenen Flugpläne ihren Luftfahrtbehörden spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien mitgeteilt oder zur Genehmigung unterbreitet werden. Die gleiche Regelung findet auch auf Änderungen der Flugpläne Anwendung.
2. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen wollen, ist 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 17 Statistische Angaben**

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

#### **Artikel 18 Konsultationen**

Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die Umsetzung, Auslegung, Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, beginnen zum frühest möglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch sechzig (60) Tage nach Erhalt des schriftlichen Begehrens durch die andere 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

zweckmässige und wirtschaftlich nachvollziehbare Entscheidungen zu erleichtern.

#### **Artikel 19 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten**

1. Wenn zwischen den Vertragsparteien eine Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen entsteht, bemühen sich die Vertragsparteien an erster Stelle diesen durch direkte Verhandlungen oder auf diplomatischem Weg zu lösen. Fallen diese Verhandlungen nicht erfolgreich aus, können die Vertragsparteien die Meinungsverschiedenheit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder einer anderen dritten Partei zur Stellungnahme unterbreiten. Bleibt die Meinungsverschiedenheit ungelöst, wird sie auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht unterbreitet.
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, 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 20 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 erforderlichen internen Verfahren angezeigt haben.



2. Falls irgendein mehrseitiges Übereinkommen betreffend einen von diesem Abkommen umfassten Gegenstand in Kraft tritt, das von beiden Vertragsparteien angenommen wurde, verpflichten sich die Vertragsparteien, Gespräche im Hinblick auf die Änderung dieses Abkommens aufzunehmen, um dieses an die Bestimmungen des multilateralen Übereinkommens anzupassen.

#### **Artikel 21 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. Das Abkommen endet zwölf (12) Monate nach dem Empfang der Anzeige durch die andere Vertragspartei, sofern die Anzeige nicht im gegenseitigen 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 22 Hinterlegung**

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

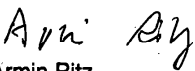
**Artikel 23 Inkrafttreten**

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer erforderlichen internen Verfahren über den Abschluss und das Inkrafttreten angezeigt haben.

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

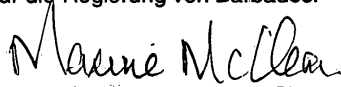
Geschehen in doppelter Urschrift in Bridgetown am 27. Oktober 2009 in englischer und deutscher Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

  
Armin Ritz

Botschafter für Barbados

Für die Regierung von Barbados:

  
Senator the Hon. Maxine McClean

Ministerin für Auswärtige Angelegenheiten  
und Aussenhandel

## ANHANG

### LINIENPLÄNE

#### Linienplan I

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

| Abflugpunkte | Zwischenlandepunkte | Punkte in Barbados | Punkte über Barbados hinaus |
|--------------|---------------------|--------------------|-----------------------------|
| Schweiz      | zu vereinbaren      | Alle Punkte        | zu vereinbaren              |

#### Linienplan II

Strecken, auf denen die von Barbados bezeichneten Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Linien betreiben können:

| Abflugpunkte | Zwischenlandepunkte | Punkte in der Schweiz | Punkte über die Schweiz hinaus |
|--------------|---------------------|-----------------------|--------------------------------|
| Barbados     | zu vereinbaren      | Alle Punkte           | zu vereinbaren                 |

### ANMERKUNGEN

1. Die Zwischenlandepunkte und die Punkte darüber hinaus können auf jeder der festgelegten Strecken nach Belieben der bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf einzelnen oder auf allen Flügen ausgelassen werden.
2. Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen kann jede seiner vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
3. Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen kann Zwischenlandpunkte und Punkte darüber hinaus, welche nicht im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführt sind, unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.