

Originaltext

Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Republik Kuba über den Luftlinienverkehr

Abgeschlossen am 19. Oktober 2000

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 14. November 2005

(Stand am 6. Juni 2006)

*Der Schweizerische Bundesrat
und*

die Regierung der Republik Kuba

(in der Folge «die Vertragsparteien» genannt);

als Parteien des am siebten Tages des Dezembers 1944¹ in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt,

vom Wunsche geleitet, ihre gegenseitigen Beziehungen auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt zu fördern und zu verstärken und ein Abkommen zu vereinbaren, welches das besagte Übereinkommen ergänzt, mit dem Zweck, die Luftverkehrsbeziehungen zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus festzulegen,

haben folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges:

- a) Der Ausdruck «Abkommen» bedeutet dieses Abkommen einschliesslich der Anhänge und der Änderungen daran;
- b) Der Ausdruck «Übereinkommen» bedeutet das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- c) Der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bedeutet im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall der Republik Kuba, «El Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba» oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden oder dem Minister obliegenden Aufgaben auszuüben;

- d) Der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» bedeutet ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 6 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
- e) Der Ausdruck «Hoheitsgebiet» bedeutet das Landgebiet und angrenzende Gewässer in Übereinstimmung mit der entsprechenden Verfassung und/oder den Gesetzen jeder Vertragspartei;
- f) Die Begriffe «Luftverkehrsdienste», «internationale Luftverkehrsdienste», «Luftverkehrsunternehmen» und «nichtgewerbsmässige Zwischenlandungen» haben die ihnen im Artikel 96 des Übereinkommens zugeschriebene Bedeutung;
- g) Der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen, sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen 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.

Art. 2 Erteilung von Rechten

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

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

- a) das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
- 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 dritten Staaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen.

3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste,

Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

4. Wenn das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, 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 dieser Zeit die notwendigen Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Art. 3 Fairer Wettbewerb

1. Die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien haben für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten.

2. Die vereinbarten Linien, die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien angeboten werden, haben als wesentliches Ziel, der Öffentlichkeit auf den festgelegten Strecken ein Beförderungsangebot zu einem vernünftigen Sitzladefaktor zu gewährleisten, das der gegenwärtigen und vernünftigerweise zu erwartenden Verkehrsnachfrage für die Beförderung von Passagieren und/oder Fracht, einschliesslich Post, welche vom Gebiet der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, kommen oder sich dorthin begeben, entspricht. Die Beförderung von Passagieren und Fracht, einschliesslich Post, welche an den auf den festgelegten Strecken bezeichneten Punkten in den Gebieten von Staaten, welche das Unternehmen nicht bezeichnet haben, an Bord genommen oder dort ausgeladen werden, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen ausgeübt werden, dass das Beförderungsangebot angepasst ist an:

- a) die Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b) die Verkehrsnachfrage der Gebiete, welche von der vereinbarte Linie durchquert werden, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsdienste, die von Unternehmen der diese Gebiete umfassenden Staaten angeboten wurden;
- c) die Erfordernisse eines durchgehenden Flugbetriebes.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise in ihr Gebiet, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen,

Gepäck, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

3. Keine Vertragspartei darf ihrem eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Art. 5 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den gültigen Bestimmungen internationaler Abkommen.

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 Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

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

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

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweck-

mässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

Art. 6 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, bis zu zwei Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung muss der anderen Vertragspartei schriftlich auf diplomatischem Wege übermittelt werden.
2. Die Luftfahrtbehörden, die die Anzeige der Bezeichnung erhalten haben, erteilen unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.
3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem Unternehmen, das die andere Vertragspartei bezeichnet hat, den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von diesen Behörden üblicherweise angewandten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.
4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass der Hauptgeschäftssitz im Gebiet der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei liegt und dass das Unternehmen über ein gültiges Luftbetreiberzeugnis verfügt, welches von der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei ausgestellt wurde.

Art. 7 Widerruf der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen oder vorübergehend aufzuheben, zu beschränken oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie als nötig erachtet:
 - a) wenn dieses Unternehmen nicht beweisen kann, dass der Hauptgeschäftssitz im Gebiet der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei liegt und dass das Unternehmen über ein gültiges Luftbetreiberzeugnis verfügt, welches von der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei ausgestellt wurde; oder
 - b) wenn dieses Unternehmen Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder in schwerer Weise missachtet hat; oder
 - c) wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreibt.
2. Ein solches Recht kann erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden, ausser wenn der Widerruf, das vorläufige Verbot oder die Auflage von

Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen sind, unmittelbar nötig sind, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhüten.

Art. 8 Sicherheit

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden oder noch gültig sind, für den Betrieb des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens festgelegt sind. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden ist.

2. Jede Vertragspartei kann Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen betreffend Luftfahrteinrichtungen, Besatzungsmitglieder, Luftfahrzeuge und den Betrieb des bezeichneten Unternehmens verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass in diesen Bereichen die anderen Vertragspartei Sicherheitsnormen und Erfordernisse, die wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens festgelegt werden können, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestnormen bekannt gegeben und die andere Vertragspartei hat geeignete Abhilfemassnahmen zu ergreifen. Für den Fall, dass die andere Vertragspartei solche Abhilfemassnahmen nicht innerhalb angemessener Zeit ergreift, kommen die Bestimmungen über den Widerruf und die vorläufige Aufhebung der Betriebsbewilligung zur Anwendung.

Art. 9 Befreiung von Zollabgaben und Gebühren

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

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

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

tionalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden sowie Werbematerial;

- c) die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind;
- d) die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei benötigten erforderlichen Dokumente, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial. Ferner Material und Ausrüstungsgegenstände, welche vom bezeichneten Unternehmen für gewerbmässige und operationelle Zwecke innerhalb des Flughafenareals verwendet werden.

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

Art. 10 Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die sie dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auferlegt oder die sie durch ihre zuständigen Behörden auferlegen lässt, gerecht und vernünftig sind. Sie beruhen auf anerkannten Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.

2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugsicherungseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen 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.

Art. 11 Geschäftstätigkeit

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen; dieses setzt sich aus versetzten oder aus örtlich angestellten Beschäftigten zusammen.

2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei lassen den Vertretungen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei die für einen ordnungsgemässen Betrieb erforderliche Unterstützung zukommen.

3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben des Unternehmens, mittels Agenten zu

beteiligen. Jedes Unternehmen ist berechtigt, solche Beförderungsscheine zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungsscheine in frei konvertierbaren Währungen oder, wo die entsprechenden, in Kraft befindlichen finanziellen Bestimmungen den Unternehmen dies erlauben, in lokaler Währung erwerben.

4. Die Unternehmen jeder Vertragspartei können für örtliche Ausgaben, einschliesslich den Kauf von Brennstoff im Gebiet der andern Vertragspartei in frei konvertierbaren Währungen oder, wo die entsprechenden gültigen finanziellen Bestimmungen den Unternehmen dies erlauben, in lokaler Währung bezahlen.

5. Beim Betrieb oder beim Anbieten der bewilligten Leistungen auf den festgelegten Strecken kann jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei Marketingvereinbarungen wie «blocked-space», «code-sharing» oder andere Zusammenarbeitsvereinbarungen mit einem Unternehmen oder Unternehmen jeder Vertragspartei eingehen. Marketingvereinbarungen mit Unternehmen von Drittstaaten brauchen die Erlaubnis der Zivilluftfahrtsbehörden der beiden Vertragsparteien.

Art. 12 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, die über die Ausgaben hinausgehenden Überschüsse, welche im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Art. 13 Tarife

1. Die Tarife, die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei für die von diesem Abkommen erfassten Dienste angewandt werden, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Interessen der Benützer, der Betriebskosten, der besonderen Merkmale der Dienste, der Kommissionssätze, eines vernünftigen Gewinnes, der Tarife anderer Unternehmen und andere wirtschaftliche Überlegungen zum Marktgeschehen in Betracht zu ziehen sind.

2. Die Luftfahrtbehörden achten besonders auf Tarife, gegen die Einwände bestehen können aufgrund der Tatsache, dass sie unvernünftigerweise diskriminierend sind, übermässig hoch oder über Gebühren einschränkend zufolge Missbrauchs einer beherrschenden Stellung, künstlich tief als Folge direkter oder indirekter Hilfe oder Unterstützung oder die überrissen sind.

3. Die Tarife sind mindestens 10 Arbeitstage vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. Die Luftfahrtbehörden genehmigen die unterbreiteten Tarife oder lehnen diese ab für Einweg- oder Rundwegbeförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien, die in ihrem eigenen Gebiet beginnen. Im Fall einer Ablehnung geben sie die Nichtgenehmigung den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei so früh als möglich oder mindestens innerhalb von 14 Arbeitstagen nach Empfang der Eingabe bekannt.

4. Wenn immer möglich, legen die bezeichneten Unternehmen die Tarife einseitig auf der Grundlage der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Grundsätze fest. Die bezeichneten Unternehmen können Tarife aber auch gemeinsam vereinbaren, sofern

beide Vertragsparteien ihnen erlauben, an den Koordinationstätigkeiten der entsprechenden internationalen Mechanismen teilzunehmen.

5. Keine der Vertragsparteien unternimmt einseitige Vorkehren, um die Einführung von vorgeschlagenen Tarifen oder die Aufrechterhaltung bestehender Tarife für die Beförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien, die im Gebiet der anderen Partei beginnt, zu verhindern.

6. Ungeachtet Absatz 5 hiervor müssen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, falls sie glauben, dass ein Tarif für die Beförderung nach ihrem Gebiet unter die in Absatz 2 hiervor erwähnten Kategorien fällt, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei so schnell als möglich oder mindestens innerhalb von 14 Arbeitstagen vom Zeitpunkt des Empfangs der Eingabe bei ihnen ihre Nichtgenehmigung bekanntgeben.

7. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können Verhandlungen über jeden Tarif verlangen, der Gegenstand der Nichtgenehmigung war. Solche Verhandlungen müssen innerhalb von 30 Arbeitstagen nach Erhalt eines entsprechenden Begehrens stattfinden. Wenn die Vertragsparteien eine Einigung erzielen, bemüht sich jede Partei nach besten Kräften, dieses Einvernehmen wirksam zu verwirklichen. Kommt keine Einigung zustande, geht die Entscheidung jener Vertragspartei vor, von deren Gebiet aus die Beförderung ihren Anfang nimmt.

8. Für die Beförderung zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gestatten die Luftfahrtbehörden dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, mit jedem Tarif für das gleiche Städtepaar gleichzuziehen, der gegenwärtig zur Anwendung durch ein Unternehmen einer jeden Vertragspartei oder eines Drittstaates zugelassen ist.

Art. 14 Unterbreitung der Flugpläne

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens 30 Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien die Flugpläne zur Genehmigung. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.

2. Für Verdichtungsflüge, die das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen will, ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Ein solches Begehren ist in der Regel mindestens 2 Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

Art. 15 Statistische Angaben

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

Art. 16 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit auf diplomatischem Wege Beratungen über die Durchsetzung, die Auslegung, die Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von 60 Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das schriftliche Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart. Falls die gesuchstellende Vertragspartei sofortige Verhandlungen als notwendig erachtet, um drohenden nicht wieder gutzumachenden Schaden für sein Unternehmen zu verhindern, können solche Verhandlungen innerhalb von 30 Tagen vom Erhalt des Gesuches durch die andere Vertragspartei beginnen.

Art. 17 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über dieses Abkommen, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege behoben werden können, werden auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss. Wenn nach Ablauf von 2 Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, der 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. Ist der Präsident des Rates Angehöriger einer der Vertragsparteien, macht der amtsälteste Vizepräsident, der nicht aufgrund seiner Nationalität disqualifiziert ist, die Ernennung.

3. Das Schiedsgericht bestimmt seine Verfahrensvorschriften selbst und entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.

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

Art. 18 Änderungen

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird eine solche Änderung, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben, vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen derart

geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Art. 19 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. Dieses Abkommen endet um Mitternacht (am Ort des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei) unmittelbar vor Ablauf des ersten Jahres nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien zurückgezogen wird.

2. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass ihr die Kündigung 14 Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Art. 20 Hinterlegung

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

Art. 21 Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben. Bei Inkrafttreten hebt dieses Abkommen das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Kuba über den regelmässigen Luftverkehr vom 14. Februar 1974² auf.

Um das zu beurkunden, haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Havanna am 19. Oktober 2000, in deutscher, spanischer und englischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, der Auslegung oder der Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Otto Arregger

Für die
Regierung der Republik Kuba:
Argimiro Ojeda Vives

² [AS 1975 592]

*Anhang***Linienpläne****Linienplan I**

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Kuba	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz---		Punkte	---

Linienplan II

Strecken, auf denen die von der Republik Kuba bezeichneten Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber die Schweiz hinaus
Punkte in Kuba	---	Punkte	---

Anmerkungen:

Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, nicht erwähnte Punkte zu bedienen, vorausgesetzt, dass keine Verkehrsrechte zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.