

Luftverkehrsabkommen zwischen dem schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Republik Kirgisistan

Abgeschlossen am 25. Oktober 2002
In Kraft getreten durch Notenaustausch am 3. Juli 2006

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Republik Kirgisistan*
(nachfolgend die «Vertragsparteien» genannt):

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

vom Wunsche geleitet, den Ausbau internationaler, regelmässiger Luftverkehrslinien zu erleichtern;

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

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

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

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

haben Folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

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

- a. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, ein-

SR 0.748.127.194.74

¹ SR 0.748.0

schliesslich aller nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;

- b. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall der Republik Kirgisistan, die Zivilluftfahrtbehörde, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. «Bezeichnete Luftverkehrsunternehmen» ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Dienste bezeichnet hat;
- d. «Vereinbarte Linien» Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
- e. «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nicht gewerbsmässige Landungen» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
- f. «Gebiet» in Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
- g. «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden sowie die für diese Preise anwendbaren Bedingungen, einschliesslich Kommissionsgebühren und andere zusätzliche Entschädigungen für Agenten oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Art. 2 Erteilung von Rechten

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

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Unternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet Landungen für nicht gewerbsmässige Zwecke vorzunehmen;

- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet der anderen Vertragspartei an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck und Fracht einschliesslich Postsendungen, getrennt oder in Kombination, aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der ersten Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen; und
 - d. das Recht, auf dem Gebiet von Drittstaaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschliesslich Postsendungen, getrennt oder in Kombination, aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen und die im Anhang festgelegt sind.
3. Andere Unternehmen einer Vertragspartei, die nicht gemäss Artikel 5 dieses Abkommens bezeichnet wurden, sind ebenfalls berechtigt, die in Absatz 2 a) und b) dieses Artikels festgelegten Rechte auszuüben.
4. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.
5. Wenn die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage sind, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern sowie während der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Art. 3 Ausübung von Rechten und Kapazität

1. Die bezeichneten Unternehmen geniessen beim Bereitstellen der von diesem Abkommen umfassten vereinbarten Linien gleiche und angemessene Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. Keine Vertragspartei beschränkt das Recht jeder der bezeichneten Unternehmen, internationalen Verkehr zwischen den Gebieten der Vertragsparteien zu befördern.
3. Jede Vertragspartei gestattet den bezeichneten Unternehmen, die von ihnen auf Grund kommerzieller Überlegungen im Markt angebotenen Frequenzen und Kapazitäten für die internationalen Luftverkehrslinien frei zu bestimmen. In Übereinstimmung mit diesem Recht darf keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenzen, die Zahl der Bestimmungsorte oder die Regelmässigkeit von Leistungen oder den oder die Flugzeugtypen beschränken, die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden. Ausgenommen davon sind zollrelevante, technische, operationelle oder umweltschutzbedingte Gründe.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

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

Art. 5 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Unternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht. Solche Bezeichnungen sind Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.
2. Bei Erhalt der Anzeige für eine solche Bezeichnung erteilen die Luftfahrtbehörden unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.
3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, die von den Gesetzen und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die von diesen Behörden üblicherweise für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.
4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass die Unternehmen den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, dort eingetragen sind und sie ein gültiges, von der besagten Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen.
5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife und Flugpläne die gemäss den Bestimmungen der Artikel 14 und 15 dieses Abkommens festgelegt wurden, mit Bezug auf diese Dienste in Kraft sind.

Art. 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 Unternehmen zu widerrufen oder vorübergehend auszusetzen oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:

- a. sie nicht den Beweis besitzt, dass die besagten Unternehmen den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat, dort eingetragen sind und sie ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzen; oder
- b. die besagten Unternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder in schwerer Weise missachtet haben; oder
- c. die besagten Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.

2. Soweit nicht der sofortige Widerruf, die vorübergehende Aussetzung oder die Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Bedingung erforderlich sind, um neue Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen zu verhindern, dürfen die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Art. 7 Sicherheit der Luftfahrt

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, geschehen am 14. September 1963² in Tokyo, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, geschehen am 16. Dezember 1970³ in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, geschehen am 23. September 1971⁴ in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988⁵ in Montreal sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher

² SR 0.748.710.1

³ SR 0.748.710.2

⁴ SR 0.748.710.3

⁵ SR 0.748.710.31

Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

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

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

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien gegenseitig, indem sie die Kommunikation und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

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

Art. 8 Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen Luft-

verkehrslinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind.

2. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittstaat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Luftfahrteinrichtungen, Besatzungen, Luftfahrzeugen und den Betrieb der Luftfahrzeuge verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuchs stattfinden.

4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei die in Absatz 3 dieses Artikels erwähnten Sicherheitsstandards, welche den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Standards entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung der Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bekannt gegeben. Die andere Vertragspartei hat dann innerhalb der vereinbarten Zeitdauer geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

5. Zusätzlich wird gestützt auf Artikel 16 des Übereinkommens vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem Unternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Namen für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, von den zuständigen Vertretern der anderen Vertragspartei überprüft werden kann, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, vorausgesetzt, dass die Überprüfung den Betrieb des Luftfahrzeugs nicht ungebührlich verzögert. Ungeachtet der Verpflichtungen von Artikel 33 des Übereinkommens muss der Zweck der Überprüfung darin liegen, die Gültigkeit der erforderlichen Unterlagen und der Ausweise ihrer Besatzungen festzustellen sowie sicherzustellen, dass die Ausrüstung des Luftfahrzeuges und dessen Zustand den zu diesem Zeitpunkt vom Übereinkommen aufgestellten Standards entsprechen.

6. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung eines Unternehmens oder von Unternehmen der andern Vertragspartei sofort vorübergehend aufzuheben oder abzuändern, wenn dringende Massnahmen erforderlich sind, um die Sicherheit einer Flugoperation sicherzustellen.

7. Alle in Übereinstimmung mit Absatz 6 dieses Artikel von einer Vertragspartei ergriffenen Massnahmen werden aufgehoben, sobald die Gründe, welche die Massnahmen ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

Art. 9 Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Die von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf den internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen, ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, die an Bord solcher Luftfahrzeuge mitgeführt werden, 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 von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b. die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragspartei für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c. die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen werden;
- d. die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Vorrat von gedruckten Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Unternehmen für geschäftliche und operationelle Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden, vorausgesetzt, dass solches Material und solche Ausrüstungen der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.

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

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

Art. 10 Direkter Transit

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

Art. 11 Benützungsgebühren

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

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

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

Art. 12 Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei sind auf der Grundlage des Gegenrechtes berechtigt, ihre Vertreter sowie Betriebs- und technisches Personal sowie andere Experten in einem vernünftigen Ausmass für den Betrieb der vereinbarten Dienste in das Gebiet der anderen Vertragspartei einzubringen und dort zu belassen.

2. Die Vertreter und das Personal haben die in Kraft befindlichen Gesetze und Verordnungen im Gebiet der anderen Vertragspartei zu beachten.

3. In Übereinstimmung mit den in Kraft befindlichen Gesetzen und Verordnungen im betreffenden Gebiet, haben die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei eine Verkaufsstelle oder Verkaufsstellen für die Förderung und den Verkauf von Luftbeförderungen zu errichten.

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

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

Art. 13 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

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

Art. 14 Tarife

1. Die Tarife, die von den bezeichneten Unternehmen für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen auf den festgelegten Strecken erhoben werden, sind den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, in welcher der Abflugpunkt gelegen ist, zur Genehmigung zu unterbreiten.

2. Die bezeichneten Unternehmen ziehen bei der Festlegung ihrer Tarife die Betriebskosten, einen vernünftigen Gewinn, die vorherrschenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Benutzer der Luftfahrtdienste in Betracht. Die zuständigen Luftfahrtbehörden können einen Tarif nur ablehnen, wenn dieser den vorerwähnten Bedingungen nicht entspricht.

3. Die Tarife sind von den bezeichneten Unternehmen den Luftfahrtbehörden spätestens einen (1) Monat vor dem in Aussicht genommenen Datum für ihre Einführung zur Genehmigung zu unterbreiten.

4. Wenn die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei einem ihnen in Anwendung der vorstehenden Absätze unterbreiteten Tarif nicht zustimmen, informieren sie das betroffene Unternehmen innerhalb von einundzwanzig (21) Tagen nach Unterbreitung der entsprechenden Tarife. In diesem Fall wird dieser Tarif nicht angewandt bis zum Zeitpunkt an dem ein neuer Tarif in Kraft tritt, und der vorherige Tarif wird weiterhin angewandt.

Art. 15 Unterbreitung der Flugpläne

1. Jeder Vertragspartei kann verlangen, dass die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei vorgesehenen Flugpläne ihren Luftfahrtbehörden entsprechend den nationalen Verfahren spätestens fünfundvierzig (45) Tage vor Auf-

nahme des Betriebes der vereinbarten Linien unterbreitet werden. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.

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

Art. 16 Statistische Angaben

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

Art. 17 Beratungen

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

Art. 18 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

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

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

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

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

Art. 19 Änderungen

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

Art. 20 Kündigung

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

Art. 21 Hinterlegung

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

Art. 22 Inkrafttreten

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

Um das zu beurkunden, haben die durch ihre Regierungen entsprechend bevollmächtigten Unterzeichnenden dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in doppelter Urschrift in Bishkek am 25. Oktober 2002, in deutscher, kirgisischer, russischer und englischer Sprache, wobei alle vier 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:
Otto Arregger

Für die
Regierung der Republik Kirgisistan:
Kubanychbek M. Jumaliev

Linienpläne

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

Von Punkten in der Republik Kirgisistan über Zwischenlandepunkte* zu jedem Punkt in der Schweiz und darüber hinaus*

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

Von Punkten in der Schweiz über Zwischenlandepunkte* zu jedem Punkt in der Republik Kirgisistan und darüber hinaus*

Anmerkung:

* Verkehrsrechte in 5. Freiheit bedürfen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.