

*Originaltext*

# **Abkommen über den Luftlinienverkehr zwischen dem schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Republik Kenia**

Abgeschlossen am 3. Dezember 2004

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 23. Dezember 2005

---

## *Präambel*

*Der Schweizerische Bundesrat  
und*

*die Regierung der Republik Kenia*

(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 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 1944<sup>1</sup> 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:

SR 0.748.127.194.72

<sup>1</sup> SR 0.748.0

- a. «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommener Anhänge und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
  - b. «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt, und im Fall von Kenia, der gegenwärtig zuständige Minister für Zivilluftfahrt, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
  - c. «Bezeichnete Luftverkehrsunternehmen» ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Dienste bezeichnet hat;
  - d. «Vereinbarte Linien» Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen, getrennt oder in Kombination;
  - e. «Luftverkehrslinien», «internationale Luftverkehrslinien», «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;
  - h. «Flugzeugwechsel» den Betrieb der vereinbarten Dienste durch die bezeichneten Unternehmen in der Art, dass ein Teil der Strecke im Verhältnis zu einem anderen Teil der Strecke von einem im Fassungsvermögen unterschiedlichen Luftfahrzeug geflogen wird.
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. andere in diesem Abkommen festgelegte Rechte.
3. 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.
4. 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

1. Die bezeichneten Unternehmen geniessen beim Bereitstellen der von diesem Abkommen umfassten vereinbarten Linien gleiche und angemessene Wettbewerbsmöglichkeiten.
2. 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 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 unter gleichartigen Bedingungen in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens.

### **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 eingetragen sind, den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat 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.

#### **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 eingetragen sind, den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat 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 1963<sup>2</sup> in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, geschehen am 16. Dezember 1970<sup>3</sup> in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, geschehen am 23. September 1971<sup>4</sup> in Montreal, des Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988<sup>5</sup> in Montreal sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.
2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen 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

<sup>2</sup> SR 0.748.710.1

<sup>3</sup> SR 0.748.710.2

<sup>4</sup> SR 0.748.710.3

<sup>5</sup> SR 0.748.710.31

über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei für vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien gegenseitig, indem sie 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 Luftverkehrslinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind.

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

3. Jede Vertragspartei kann 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 Luftfahrzeugs 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 4 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 Gebiete 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.
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. Die 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 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 Benutzungsgebühren 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 haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt.

2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei unternehmen alles, um sicherzustellen, dass die Vertretungen der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ihre Tätigkeiten ordnungsgemäss ausüben können.

3. 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.

4. Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei können mit den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei oder mit Unternehmen eines Drittstaates, soweit diese die entsprechenden Betriebsbewilligungen und die entsprechenden Verkehrsrechte 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. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen angeboten werden, den Luftfahrtsbehörden mitgeteilt oder unterbreitet werden.

2. Ohne die Anwendung des allgemeinen Wettbewerbs- und Konsumentenrechts im Gebiet jeder Vertragspartei zu beschränken, sind Eingriffe durch die Vertragsparteien beschränkt auf:

- a. die Verhinderung von unbilligen Diskriminierungstarifen oder -praktiken;
- b. den Schutz der Konsumenten vor unangemessen hohen oder restriktiven Tarifen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder Preisabsprachen unter den Unternehmen; und
- c. den Schutz der Unternehmen vor Tarifen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.

3. Keine Vertragspartei unternimmt einseitig Vorkehren, um die Einführung oder Beibehaltung eines Tarifs zu verhindern, der von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben oder zur Belastung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht in Übereinstimmung mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen steht, kann sie Beratungen verlangen und der anderen Vertragspartei innerhalb von vierzehn (14) Tagen seit Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Verhandlungen finden spätestens vierzehn (14) Tage nach Erhalt des Begehrens statt. Kommt keine Einigung zustande, wird der Tarif angewandt oder bleibt in Kraft.

#### **Art. 15**      Flugzeugwechsel

Die bezeichneten Unternehmen können auf jedem Abschnitt oder allen Abschnitten der vereinbarten Linien internationale Luftverkehrslinien ohne jede Beschränkung hinsichtlich des Wechsels, an jedem Punkt auf der festgelegten Strecke, des benutzten Luftfahrzeugtyps oder der Anzahl der Luftfahrzeuge betreiben. Voraussetzung ist jedoch, dass bei ausgehenden Flügen die Beförderung über einen solchen Punkt hinaus die Fortsetzung der Beförderung vom Gebiet der Vertragspartei ist, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und bei ankommenden Flügen die Beförderung ins Gebiet der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, die Fortsetzung der Beförderung von ausserhalb eines solchen Punktes ist.

#### **Art. 16**      Unterbreitung der Flugpläne

1. Jeder Vertragspartei kann verlangen, dass die von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei vorgesehenen Flugpläne ihren Luftfahrtbehörden spätestens fünfzehn (15) Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien unterbreitet werden. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.
2. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten 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. 17**      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. 18**      Beratungen

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

**Art. 19**      Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen, die nicht durch direkte Verhandlungen oder auf diplomatischem Weg gelöst werden kann, kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet werden.
2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines 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. 20**      Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird diese Änderung, wenn sie von den Vertragsparteien vereinbart ist, vom Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und tritt 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. 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. Die Kündigung dieses Abkommens 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. 22** Hinterlegung

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

#### **Art. 23** Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt der Unterzeichnung an vorläufig angewandt und setzt die Anwendung des Abkommens zwischen dem Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Regierung der Republik Kenia über Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus vom 21. November 1978<sup>6</sup> aus. Es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens wird das Abkommen zwischen den beiden Vertragsparteien über Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus vom 21. November 1978 aufgehoben.

<sup>6</sup> AS 1980 614

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Nairobi am 3. Dezember 2004, 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:  
Franz von Däniken

Für die  
Regierung der Republik Kenia:  
John Michuki

## Linienpläne

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

Von Punkten in der Schweiz über Zwischenlandepunkte zu jedem Punkt in Kenia und darüber hinaus.

**B. Strecken, auf denen die von Kenia bezeichneten Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:**

Von Punkten in Kenia über Zwischenlandepunkte zu jedem Punkt in der Schweiz und darüber hinaus.

### *Anmerkungen*

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

1. Flüge in die eine oder beide Richtungen durchführen;
2. Verschiedene Flugnummern für ein und dieselbe Luftfahrzeugoperation verbinden;
3. Zwischenlandepunkte, Punkte darüber hinaus sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den aufgeführten Strecken in jeder Verbindung und beliebiger Reihenfolge bedienen;
4. Flughalte an irgendeinem Punkt auslassen.