

Luftverkehrsabkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung des Staates Kuwait

Abgeschlossen am 28. Juni 2010

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 29. September 2013

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung des Staates Kuwait,*

in der Erwägung, dass die Schweiz und der Staat Kuwait Parteien des am 7. Dezember 1944¹ in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

vom Wunsche geleitet, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs soweit als möglich zu entwickeln,

vom Wunsche geleitet, für die Errichtung von regelmässigen Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten ihrer Staaten und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

haben ihre gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die
folgendes vereinbart haben:

Art. 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges bedeuten:

- a. der Ausdruck «das Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller gemäss Artikel 90 dieses Abkommens angenommenen Anhänge und aller Änderungen dieser Anhänge oder des Abkommens gemäss Artikel 90 und 94 desselben;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Falle der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt, und im Falle des Staates Kuwait, die Generaldirektion für Zivilluftfahrt, oder in beiden Fällen jede Person oder Körperschaft, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden übertragenen Aufgaben zu erfüllen;
- c. der Ausdruck «bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 5 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;

SR 0.748.127.194.76

¹ SR 0.748.0

- d. die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nicht gewerbsmässige Landung» das, was in Artikel 96 des Abkommens festgelegt ist;
 - e. der Ausdruck «Benützungsgebühr» eine Gebühr, welche den Luftverkehrsunternehmen für die Bereitstellung von Flughäfen, das Erbringen von Flugsicherungsleistungen oder Leistungen für die Sicherheit der Luftfahrt oder das Anbieten von Einrichtungen auferlegt werden.
2. Der Ausdruck «Abkommen» bezieht sich in allen Hinweisen, soweit nichts anderes bestimmt, immer auch auf den Anhang.

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 zu diesem Abkommen festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.
2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens soll das von jeder Vertragspartei bezeichnete Luftverkehrsunternehmen beim Betrieb einer vereinbarten Linie auf einer festgelegten Strecke die folgenden Rechte geniessen:
 - a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nicht gewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
 - c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den Punkten auf den im Anhang festgelegten Strecken im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.
3. Keine Bestimmung in Absatz 1 dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen 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.

Art. 3 Ausübung von Rechten

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien geniessen für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten.
2. Das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei hat auf die Interessen des bezeichneten Luftverkehrsunternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, um die vereinbarten Linien dieses letztgenannten Luftverkehrsunternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Die vereinbarten Linien, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien angeboten werden, müssen mit den Bedürfnissen der Allgemeinheit für solche Linien in enger Beziehung stehen.

4. Die vereinbarten Linien, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen angeboten werden, haben vor allem den Zweck, bei einer vernünftigen Auslastung Beförderungsmöglichkeiten anzubieten, die den gegenwärtigen und vernünftigerweise zu erwartenden Bedürfnissen für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und den Punkten auf den festgelegten Strecken entsprechen.

5. Das Angebot für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post, die an den Punkten auf den festgelegten Strecken in den Gebieten anderer Staaten als derjenigen, welche das Luftverkehrsunternehmen bezeichnet haben, aufgenommen oder abgesetzt werden, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen stehen, wonach die Beförderungsmöglichkeiten anzupassen sind an:

- a. die Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche das Luftverkehrsunternehmen bezeichnet hat, und den Punkten auf den festgelegten Strecken;
- b. die in den durchquerten Gebieten bestehenden Verkehrsbedürfnisse, nach Berücksichtigung anderer Beförderungsleistungen, die von Luftverkehrsunternehmen von in der Region liegender Staaten angeboten werden; und
- c. die Erfordernisse eines Durchgangslinienbetriebes.

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 die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, welche die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln wie namentlich die Formalitäten für die Einreise, Ausreise, Auswanderung und Einwanderung sowie Zoll- und Gesundheitsvorschriften sind auf Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen anwendbar, die von Flugzeugen der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei befördert werden, während sie sich im genannten Gebiet befinden.

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

Art. 5 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht. Solche Bezeichnungen sind Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.
2. Die Vertragspartei, welche die Anzeige der Bezeichnung erhalten hat, erteilt unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.
3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können das durch die andere Vertragspartei bezeichnete Luftverkehrsunternehmen anhalten, ihnen gegenüber nachzuweisen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die gemäss 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 hat das Recht, sich zu weigern, die Bezeichnung eines Luftverkehrsunternehmens anzunehmen und die Verleihung der in Absatz 2 des Artikels 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte an das Luftverkehrsunternehmen vorzuhalten oder zu widerrufen oder die Bedingungen aufzuerlegen, welche die Vertragspartei für die Ausübung dieser Rechte durch das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen für nötig hält, wenn sie nicht überzeugt ist, dass der wesentliche Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt dieses Luftverkehrsunternehmens in den Händen der das Luftverkehrsunternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen.
5. Das so bezeichnete und ermächtigte Luftverkehrsunternehmen kann den Betrieb der vereinbarten Linien jederzeit aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 17 dieses Abkommens aufgestellter Tarif für diese Linien in Kraft ist.

Art. 6 Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Ausübung der in Absatz 2 des Artikels 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte des genannten Luftverkehrsunternehmens auszusetzen oder die Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte durch das Luftverkehrsunternehmen für nötig hält, wenn das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen die Gesetze und Verordnungen der die Rechte verleihenden Vertragspartei nicht erfüllt oder seinen Betrieb in anderer Weise nicht gemäss den in diesem Abkommen festgelegten Bedingungen gestaltet.
2. Ausser wenn eine sofortige Aussetzung oder die Auflage von Bedingungen nötig ist, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhüten oder wenn es im Interesse der Flugsicherheit liegt, wird dieses Recht erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.
3. Im Falle von Massnahmen einer Vertragspartei im Rahmen dieses Artikels werden die in diesem Abkommen zugestandenen Rechte der anderen Vertragspartei nicht beeinträchtigt.

Art. 7 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, integrierender Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963² in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970³ in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁴ in Montreal, den Bestimmungen des dazugehörigen Zusatzprotokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988⁵ in Montreal sowie aller weiteren Übereinkommen 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 zivilen 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 Sicherheitsbestimmungen der Zivilluftfahrt und, soweit von ihnen angewandt, den empfohlenen Massnahmen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichnet 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 Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln. Der Bezug auf Sicherheitsstandards in diesem Absatz schliesst Abweichungen mit ein, die von der betroffenen Vertragspartei mitgeteilt wurden.

4. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen, Fluggäste und ihr Handgepäck zu durchleuchten und zweckmässige Kontrollen von Besatzungsmitgliedern, Fracht (einschliesslich von Handgepäck) und Bordvorräten vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung durchzuführen und diese Massnahmen erhöhter Bedrohung anzupassen. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass ihr bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen zur Einhaltung

2 SR 0.748.710.1

3 SR 0.748.710.2

4 SR 0.748.710.3

5 SR 0.748.710.31

der in Absatz 3 enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert wird, 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 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 zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

6. Hat eine Vertragspartei berechtigten Grund, anzunehmen, dass die andere Vertragspartei von den Bestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, kann die erste Vertragspartei sofortige Beratungen mit der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Beratungen bezwecken, Einvernehmen über die geeigneten Massnahmen zu erzielen, um die unmittelbaren Gründe der Besorgnis auszuräumen und im Rahmen der Sicherheitsstandards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation die notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um zweckmässige Sicherheitsbedingungen herbeizuführen.

7. Jede Vertragspartei unternimmt Massnahmen, die sie als durchführbar erachtet, um sicherzustellen, dass ein Luftfahrzeug, welches widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder Gegenstand anderer widerrechtlicher Handlungen ist und das in ihrem Gebiet gelandet ist, am Boden festgehalten wird, bis sein Abflug auf Grund übergeordneter Pflicht zum Schutz menschlichen Lebens erforderlich ist. Wenn immer machbar, sind solche Massnahmen auf der Grundlage gegenseitiger Besprechungen zu ergreifen.

Art. 8 Sicherheit von Reisedokumenten

1. Jede Vertragspartei erklärt sich bereit, Massnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit ihrer Reisepässe und anderer Reisedokumente zu gewährleisten.

2. Jede Vertragspartei erklärt sich zu diesem Zweck bereit, Kontrollen über die rechtmässige Herstellung, die Ausstellung, die Überprüfung und den Gebrauch von Reisepässen und anderen Reisedokumenten oder Identitätsdokumenten durchzuführen, die von dieser Vertragspartei oder in deren Auftrag ausgestellt worden sind.

3. Jede Vertragspartei erklärt sich ebenfalls bereit, Verfahren aufzustellen oder zu verbessern, um sicherzustellen, dass Reisedokumente und Identitätsdokumente, welche von ihr ausgestellt wurden, von solcher Beschaffenheit sind, dass sie nicht leicht missbraucht und schnell unrechtmässig geändert, nachgebildet oder ausgestellt werden können.

4. Gemäss den vorgängig erwähnten Zielen stellt jede Vertragspartei ihre Reisepässe und andere Reisedokumente in Übereinstimmung mit den einschlägigen Dokumenten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aus.

5. Jede Vertragspartei erklärt sich ferner bereit, zusätzliche betriebliche Informationen über gefälschte oder nachgemachte Reisedokumente auszutauschen und mit der anderen Vertragspartei zusammenzuarbeiten, um den Widerstand zu verstärken gegen den Betrug mit Reisedokumenten, einschliesslich der Fälschung und Nachahmung von Reisedokumenten, den Gebrauch von gefälschten oder nachgeahmten Reisedokumenten, den Gebrauch gültiger Reisedokumente durch Betrüger, den Missbrauch von wahrheitsgemässen Reisedokumenten durch die rechtmässigen Besitzer, um die Verübung von Vergehen zu unterstützen, den Gebrauch von verfallenen oder widerrufenen Reisedokumenten und den Gebrauch von arglistig erworbenen Reisedokumenten.

Art. 9 Nicht zugelassene und ohne Dokumente reisende Fluggäste und Ausgewiesene

1. Jede Vertragspartei erklärt sich bereit, wirkungsvolle Grenzkontrollen einzurichten.
2. Zu diesem Zweck erklärt sich jede Vertragspartei bereit, die Standards und Empfehlungen von Annex 9 (Facilitation) des Übereinkommens über nicht zugelassene und ohne Dokumente reisende Fluggäste und Ausgewiesene umzusetzen, um die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der rechtswidrigen Migration zu verstärken.
3. Gemäss den vorgängig erwähnten Zielen erklärt sich jede Vertragspartei bereit, den Brief über «betrügerische, gefälschte oder nachgeahmte Reisedokumente oder unverfälschte, von Betrügern vorgewiesene Dokumente», wie in Appendix 9 b) zum Anhang 9 festgehalten, je nach Fall auszustellen oder anzunehmen, wenn sie Handlungen gemäss den entsprechenden Absätzen des Kapitels 3 des Annex über die Beschlagnahme von unrechtmässigen, gefälschten oder nachgeahmten Reisedokumenten unternimmt.

Art. 10 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 anderen Staat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.
3. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen für Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuchs stattfinden.
4. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei in den erwähnten Bereichen die Sicherheitsstandards, welche mindestens

den zu diesem Zeitpunkt im Übereinkommen festgelegten Mindestanforderungen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, wird die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen bekannt geben, und die andere Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zu deren Abhilfe zu ergreifen. Unterlässt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder für den Fall einer länger vereinbarten Zeitdauer innerhalb dieser geeignete Massnahmen zu ergreifen, ist dies Grund zur Anwendung von Artikel 6 dieses Abkommens.

5. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens festgelegten Pflichten wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das vom Luftverkehrsunternehmen oder von Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei oder im Rahmen eines Leasing-Vertrages in deren Namen für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, von den ermächtigten Vertretern dieser anderen Vertragspartei an Bord oder um das Luftfahrzeug herum bezüglich der Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Ausweise der Besatzung sowie dem sichtbaren Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung überprüft werden kann (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt), vorausgesetzt, dass die Überprüfung keine ungebührliche Verzögerung mit sich bringt.

6. Wenn eine solche Rampinspektion oder mehrere solche Rampinspektionen Anlass zu ernststen Bedenken geben, dass:

- a. ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht nach den zu diesem Zeitpunkt im Übereinkommen aufgestellten Mindestanforderungen betrieben wird; oder
- b. ein Mangel an tatsächlichem Unterhalt und am Vollzug der zu diesem Zeitpunkt im Übereinkommen aufgestellten Sicherheitsanforderungen besteht;

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, zum Zwecke von Artikel 33 des Übereinkommens frei anzunehmen, dass die Anforderungen, unter welchen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeuges ausgestellt oder anerkannt worden sind oder die Anforderungen, unter welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den Mindestanforderungen entsprechen oder höher sind als diejenigen, welche in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen aufgestellt sind.

7. Für den Fall, dass der Zutritt für eine Rampinspektion eines Luftfahrzeuges, das vom Luftverkehrsunternehmen oder von Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei oder in deren Namen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Absatz 5 dieses Artikels betrieben wird, vom Vertreter dieses Luftverkehrsunternehmens oder dieser Luftverkehrsunternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 6 dieses Artikels erwähnten Art vorhanden sind und sie kann die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

8. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung eines Luftverkehrsunternehmens oder der Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern für den Fall, dass die erste Vertragspartei aufgrund der Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, der Verweigerung des Zutritts

für eine Rampinspektion, von Gesprächen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringliche Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Luftverkehrsunternehmens erforderlich sind.

9. Jede in Übereinstimmung mit den Absätzen 4 oder 8 von einer Vertragspartei unternommene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

Art. 11 Leasing

1. Jede Vertragspartei kann den Gebrauch von geleasteten Luftfahrzeugen für Dienste nach diesem Abkommen verhindern, welche nicht den Artikeln 7 (Sicherheit der Luftfahrt) und 10 (Technische Sicherheit) entsprechen.

2. Unter Vorbehalt von Absatz 1 hiervor können die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeuge und Besatzungen) von jedem Luftverkehrsunternehmen, einschliesslich von anderen Luftverkehrsunternehmen, leasen, vorausgesetzt, dass dies nicht dazu führt, dass das Luftverkehrsunternehmen, welches das Luftfahrzeug verleast, Verkehrsrechte ausübt, welche ihm nicht zustehen.

Art. 12 Befreiung von Zollabgaben und anderen Abgaben

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

2. Vorräte an Treibstoff, Schmierstoffe, Ersatzteile, ordentliche Ausrüstung und Flugzeugteile, welche in das Gebiet jeder Vertragspartei vom bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei oder in dessen Namen eingeführt wurden oder welche an Bord eines Luftfahrzeuges genommen werden, welches durch ein solches bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen betrieben wird und die lediglich für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien gebraucht werden, sind von allen Abgaben und Gebühren, einschliesslich der Zollabgaben und Inspektionsgebühren befreit, welche im Gebiet der ersten Vertragspartei erhoben 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. Die vorstehend erwähnten Materialien können unter die Aufsicht oder Kontrolle der Zollbehörden gestellt werden.

3. Die ordentliche Bordausrüstung, Ersatzteile, Flugzeugteile und Vorräte an Treib- und Schmierstoffen, die sich an Bord der Luftfahrzeuge einer Vertragspartei befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieser Vertragspartei ausgeladen werden, welche verlangen können, dass diese Materialien solange unter ihre Aufsicht gestellt werden, bis sie wieder ausge-

führt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

4. Die erforderlichen Dokumente, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei gebraucht werden, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial sowie Fahrzeugen, Material und Ausrüstungen, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen für geschäftliche und operationelle Zwecke innerhalb des Flughafenbereichs gebraucht werden, vorausgesetzt, dass solches Material und solche Ausrüstungen der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen, sind ebenfalls von allen Zollabgaben, Inspektionsgebühren und anderen Abgaben oder Gebühren befreit.

Art. 13 Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich im direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragspartei 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. 14 Benützungsgebühren

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

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

Art. 15 Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt.

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

3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit ihren Gesetzen und Verordnungen das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in seinem Gebiet unmittelbar oder mittels Agenten zu beteiligen. Die Luftverkehrsunternehmen sind ermächtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

Art. 16 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

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

Art. 17 Tarife

1. Die Tarife für jede vereinbarte Linie sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, inbegriffen die Betriebskosten, ein vernünftiger Gewinn, die besonderen Merkmale jeder Linie und die Tarife, die durch andere Luftverkehrsunternehmen angewandt werden, in Betracht zu ziehen sind.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife sind wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen durch die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke betreiben, festzusetzen. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen haben dieses Einvernehmen wenn möglich durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Lufttransportverbandes oder einer ähnlichen internationalen Organisation zu erreichen.

3. Die derart festgesetzten Tarife unterliegen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien und sind diesen mindestens dreißig (30) Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

4. Können sich die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen nicht einigen oder werden die Tarife durch die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

5. Bei Fehlen eines solchen Einvernehmens wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 23 dieses Abkommens vorgesehenen Schiedsgerichtsverfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 23 dieses Abkommens festgesetzt worden sind.

Art. 18 Unterbreitung der Flugpläne

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmen 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. 19 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. 20 Umweltschutz

Die Vertragsparteien unterstützen die Notwendigkeit, die Umwelt zu schützen, indem sie die nachhaltige Entwicklung der Luftfahrt fördern. Die Vertragsparteien vereinbaren mit Bezug auf den Flugbetrieb zwischen ihren entsprechenden Gebieten, den bestehenden Grundsätzen und Richtlinien zum Schutz der Umwelt der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation nachzukommen.

Art. 21 Beratungen

Im Geiste enger Zusammenarbeit beraten sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit, um sich zu vergewissern, dass die in diesem Abkommen festgehaltenen Grundsätze angewandt und dessen Ziele in befriedigender Weise erreicht werden.

Art. 22 Änderungen

1. Wenn eine der Vertragsparteien es als wünschbar erachtet, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie Beratungen mit der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Beratungen müssen binnen einer Frist von sechzig (60) Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges des Gesuches an, beginnen. Jede Änderung, die als Ergebnis solcher Beratungen vereinbart wurde, tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer betreffenden rechtlichen Verfahren angezeigt haben werden.

2. Änderungen des Anhanges zu diesem Abkommen können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

3. Dieses Abkommen und sein Anhang werden mit jedem mehrseitigen Übereinkommen, das für die beiden Vertragsparteien verbindlich ist, in Übereinstimmung gebracht.

Art. 23 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Entsteht über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens zwischen den Vertragsparteien eine Meinungsverschiedenheit, so werden sich die Vertragsparteien in erster Linie bemühen, sie durch Verhandlungen beizulegen.

2. Erzielen die Vertragsparteien durch Verhandlungen keine Einigung, können sie übereinkommen, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder Körperschaft zum Entscheid vorzulegen oder der Streit kann auf Verlangen einer der Vertragsparteien zum Entscheid einem Schiedsgericht, bestehend aus drei Mitgliedern, vorgelegt werden, die wie folgt ernannt werden: jede Vertragspartei ernennt einen Schiedsrichter und die beiden Schiedsrichter ernennen einen dritten Schiedsrichter, der Angehöriger eines Drittstaates sein muss und als Präsident des Schiedsgerichtes amtet. Hat nach Ablauf von zwei (2) Monaten, von dem Zeitpunkt an gerechnet, an dem eine der Vertragsparteien den Schiedsrichter ernannt hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht ernannt, oder konnten sich im Laufe des der Ernennung des zweiten Schiedsrichters folgenden Monats die derart ernannten Schiedsrichter über die Ernennung des Präsidenten nicht einigen, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt seine eigenen Verfahrensvorschriften.

4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid zu unterziehen.

5. Das Schiedsgericht entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.

Art. 24 Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Wunsch zur Kenntnis bringen, dieses Abkommen zu kündigen; eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall wird das Abkommen zwölf (12) Monate nach Empfang der Kündigungsanzeige durch die andere Vertragspartei hinfällig, es sei denn, die Kündigungsanzeige werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so gilt die Anzeige vierzehn (14) Tage nach deren Empfang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als erhalten.

Art. 25 Hinterlegung

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

Art. 26 Inkrafttreten

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

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens wird das Abkommen zwischen der Schweiz und Kuwait über den regelmässigen Luftverkehr vom 24. Januar 1968⁶ aufgehoben.

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

Geschehen in doppelter Urschrift in Montego Bay (Jamaika) am 28. Juni 2010 in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Laurence Fontana Jungo

Für die
Regierung des Staates Kuwait:
Eng. Nabil Al-Zamel

⁶ AS 1970 1303

Linienpläne**Linienplan I**

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien mit vollen Verkehrsrechten durch die von der Schweiz bezeichneten Luftverkehrsunternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Kuwait	Punkte über Kuwait hinaus
Punkte in der Schweiz	Alle Punkte	Alle Punkte	Alle Punkte

Linienplan II

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien mit vollen Verkehrsrechten durch die von Kuwait bezeichneten Luftverkehrsunternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Kuwait	Alle Punkte	Alle Punkte	Alle Punkte in Europa und alle Punkte in den USA* und/oder Kanada*

* Verkehrsrechte in fünfter Freiheit nach den USA (mit Ausnahme von Washington D.C. und New York) und/oder nach Kanada dürfen nur über Genf und/oder Basel durchgeführt werden.

