

Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Staat Katar über den Luftlinienverkehr

Abgeschlossen am 11. Juli 1995

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 30. Mai 2002

(Stand am 1. November 2006)

*Da die Schweiz
und
der Staat Katar*

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944² in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,
um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln, und
um für den Luftlinienverkehr die notwendigen Grundlage zu schaffen,
haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung des Staates Katar ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet,
die Folgendes vereinbart haben:

Art. 1 Begriffe

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

- a) der Ausdruck «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- b) der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall des Staates Katar, der Minister für Kommunikation und Verkehr oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c) Der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 6 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;

AS 2005 181

¹ Der Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der französischen Ausgabe dieser Sammlung.

² SR 0.748.0

- d) der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen, sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

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

Art. 2 Erteilung von Rechten

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

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

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

3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

4. Wenn das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern sowie während dieser Zeit die notwendigen Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Art. 3 Ausübung der Rechte

1. Die bezeichneten Unternehmen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten.
2. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieses letztgenannten Unternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.
3. Die vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angeflogenen Punkten entspricht.
4. Das Recht jedes bezeichneten Unternehmens, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten im internationalen Verkehr Beförderungen auszuführen, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen, durch die beiden Vertragsparteien bestätigten Grundsätzen einer normalen Entwicklung ausgeübt werden und unter der Voraussetzung, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:
 - a) der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
 - b) der Verkehrsnachfrage der durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;
 - c) den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.
5. Keine Vertragspartei beschränkt einseitig den Betrieb des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, ausgenommen aufgrund der Bestimmungen dieses Abkommens oder einheitlicher Bedingungen, die sich aus dem Übereinkommen ergeben.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise in ihr Gebiet, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

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

Art. 5 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, 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, unterzeichnet am 14. September 1963³ in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970⁴ in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁵ in Montreal sowie den Bestimmungen des dazugehörigen Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988⁶ in Montreal.

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und 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 enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um

³ SR 0.748.710.1

⁴ SR 0.748.710.2

⁵ SR 0.748.710.3

⁶ SR 0.748.710.31

Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

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

Art. 6 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1.⁷ Jede Vertragspartei hat das Recht, bis zu zwei Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

2. Die Luftfahrtbehörden, die die Anzeige der Bezeichnung erhalten haben, erteilen unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem Unternehmen, das die andere Vertragspartei bezeichnet hat, den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von diesen Behörden üblicherweise angewandten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei liegen.

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 13 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

⁷ Fassung gemäss der Änd. vom 9. Nov. 1998, in Kraft seit 17. Mai 2005 (AS 2005 2456).

Art. 7 Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen oder vorübergehend aufzuheben oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie als nötig erachtet,

- a) wenn dieses Unternehmen nicht beweisen kann, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen, oder
- b) wenn dieses Unternehmen Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder in schwerer Weise missachtet hat, oder
- c) wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreibt.

2. Ein solches Recht kann erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden, ausser wenn der Widerruf, das vorläufige Verbot oder die Auflage von Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen sind, unmittelbar nötig sind, um neue Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen zu verhüten.

Art. 8 Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden, so lange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.

2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die von der anderen Vertragspartei oder von einem anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Ausweise nicht als gültig anzuerkennen.

Art. 8^{bis} 8 Technische Sicherheit

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

2. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei die Sicherheitsstandards in irgendeinem Bereich, welche den Mindestanforderungen den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Standards entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, wird die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindeststandards bekannt geben, und diese andere

⁸ Eingefügt durch die Änd. vom 9. Nov. 1998, in Kraft seit 17. Mai 2005 (AS 2005 2456).

Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zu ergreifen. Unterlässt es die andere Vertragspartei, geeignete Massnahmen innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder einer länger vereinbarter Zeitspanne zu ergreifen, berechtigt dies, Artikel 7 dieses Abkommens anzuwenden.

3. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens festgelegten Pflichten wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem Unternehmen oder von Unternehmen einer Vertragspartei 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.

4. 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 im Übereinkommen aufgestellten Mindestanforderungen betrieben wird, oder
- b) ein Mangel an tatsächlichem Unterhalt und am Vollzug der im Übereinkommen aufgestellten Sicherheitsanforderungen besteht,

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, in Übereinstimmung mit 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.

5. Für den Fall, dass der Zutritt für eine Rampinspektion eines Luftfahrzeuges, das von einem Unternehmen oder Unternehmen einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit dem vorstehenden Absatz 3 hiervor betrieben wird, von Vertretern dieses Unternehmens oder von Unternehmen verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der im vorstehenden Absatz 4 hiervor erwähnten Art vorhanden sind und die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung eines Unternehmens oder von Unternehmen der anderen Vertragspartei sofort vorübergehend aufzuheben oder abzuändern, wenn die erste Vertragspartei aufgrund einer Rampinspektion, einer Beratung oder anderweitig zum Schluss kommt, dass dringende Massnahmen für die Sicherheit des Flugbetriebes erforderlich sind.

7. Alle in Übereinstimmung mit den vorstehenden Absätzen 2 oder 6 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 vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

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

- a) die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die vom bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b) die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c) die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.

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

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

Art. 10 Benützungsgebühren

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

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

Art. 11 Geschäftstätigkeit

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

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

3. In Übereinstimmung mit den nationalen Gesetzen und Verordnungen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar oder mittels Agenten zu beteiligen. Jedes Unternehmen ist berechtigt, solche Beförderungsscheine zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungsscheine in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

Art. 12 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

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

Art. 13 Tarife

1. Die Tarife, die jedes bezeichnete Unternehmen in Zusammenhang mit Beförderungen von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei anzuwenden hat, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Betriebskosten, eines vernünftigen Gewinnes, der besonderen Merkmale jeder Linie und der Tarife, die von anderen Luftverkehrsunternehmen angewandt werden, in Betracht zu ziehen sind.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dafür soweit als möglich das Tariffestsetzungsverfahren der internationalen Organisation anzuwenden, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.

3. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens sechzig 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. Wenn weder die eine noch die andere der Luftfahrtbehörden innerhalb von dreissig Tagen nach Unterbreitung ihre Nichtgenehmigung bekannt gibt, sind diese Tarife als genehmigt zu betrachten.

4. Können die bezeichneten Unternehmen zu keiner Einigung gelangen oder wird ein Tarif von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen zu bestimmen. Solche Verhandlungen müssen innerhalb von dreissig Tagen beginnen, nachdem feststeht, dass sich die bezeichneten Unternehmen über einen Tarif nicht einigen können, oder nachdem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nicht Nichtgenehmigung der Tarife bekannt gegeben haben.

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 17 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Ein bereits festgesetzter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 17 dieses Abkommens festgesetzt worden ist, jedoch höchstens während zwölf Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

7. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei bemühen sich sicherzustellen, dass die bezeichneten Unternehmen die den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien unterbreiteten und von diesen genehmigten Tarife einhalten und dass kein Unternehmen auf einem Teil dieser Tarife in irgendeiner Weise, direkt oder indirekt, unerlaubte Ermässigungen gewährt.

Art. 14 Unterbreitung der Flugpläne

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

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

Art. 15 Statistische Angaben

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

Art. 16 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Durchsetzung, die Auslegung, die Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das schriftliche Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

Art. 17 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über dieses Abkommen, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege behoben werden können, werden auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.
2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, wer immer nicht Staatsangehöriger einer Vertragspartei ist, 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. 18 Änderungen

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird eine solche Änderung, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben, vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.
2. Änderungen des Anhanges können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten sofort in Kraft.
3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen derart geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Art. 19 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.
2. Die Kündigung wird wirksam auf Ende einer Flugplanperiode, wobei eine Frist von zwölf 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 Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Art. 20 Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Art. 21 Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig angewandt; es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Zu Urkund dessen, haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Doha am 11. Juli 1995, in doppelter Urschrift, in englischer, französischer und arabischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Bei Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Rudolf Staub

Für die
Regierung des Staates Katar:
Abdallah Saleh al Manee

*Anhang⁹
Übersetzung¹⁰*

Linienpläne

Linienplan I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Katar	Punkte über Katar hinaus
Punkte in der Schweiz	Jede zwei Punkte	Jede Punkte	Jede vier Punkte

Linienplan II

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Katar	Jede zwei Punkte	Jede Punkte	Jede zwei Punkte im geografischen Europa und jede zwei Punkte in Nordamerika*

* Der Betrieb zu Punkten über die Schweiz hinaus nach Nordamerika unterliegt besonderen Bedingungen, welche zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden müssen.

Anmerkungen:

1. Die Zwischenlandepunkte und die Punkte darüber hinaus können auf den festgelegten Strecken nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
3. Zusätzlich zu den im Anhang erwähnten Zwischenlandepunkten und Punkten darüber hinaus, welche mit Verkehrsrechten in 5. Freiheit bedient, frei gewählt und von einer Flugplanperiode zur anderen ausgewechselt werden können, kann jedes bezeichnete Unternehmen jeden anderen Punkt unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

⁹ Fassung gemäss der am 1. Nov. 2006 in Kraft getretenen Änd. (AS 2012 4889).

¹⁰ Übersetzung des englischen Originaltextes.

