

Abkommen vom 22. November 1984 zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung des Königreichs Thailand über den Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus

Änderung des Abkommens¹

Abgeschlossen durch Notenaustausch vom 19. Februar 1997/10. März 1998
In Kraft getreten am 10. März 1998

Übersetzung²

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 in Übereinstimmung mit allen Bestimmungen der Übereinkommen und Protokolle, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten, und insbesondere 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.

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 von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen von Chicago⁶ 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 dau-

1 SR 0.748.127.197.45; AS 1987 1649
2 Übersetzung des englischen Originaltextes.
3 SR 0.748.710.1
4 SR 0.748.710.2
5 SR 0.748.710.3
6 SR 0.748.0

ernenden 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 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 Weiteren 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. Jede Vertragspartei hat das Recht, 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 oder den von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem oder den bezeichneten 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 von Chicago 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 diese(s) Unternehmen in den Händen der das (die) Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das oder die bezeichnete(n) Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 14 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

Art. 14 Tarife

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

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

3. Die Tarife können nach Konsultationen zwischen den betroffenen designierten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und mit anderen Luftverkehrsunternehmen, soweit zuständig, vereinbart werden. Eine solche Übereinkunft kann durch Anwendung der entsprechenden internationalen Tarifkoordinationsmechanismen erreicht werden. Weder darf eine der Vertragsparteien die Teilnahme an multilateralen Tarifkoordinationen unter Unternehmen zur Bedingung für die Annahme irgendeines Tarifes machen, noch darf eine der Vertragsparteien die Teilnahme eines oder mehrerer Unternehmen der anderen Vertragspartei an einer solchen multilateralen Tarifkoordination verhindern oder erfordern. Jedes bezeichnete Unternehmen kann nach eigener Wahl Tarife individuell entwickeln.

4. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass ihr vorgeschlagene Tarife des oder der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für den Transport nach oder von ihrem Territorium bekannt gegeben oder unterbreitet werden.

5. Die Tarife sind mindestens 15 Tage vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen Datum zur Genehmigung zu unterbreiten. Die Luftfahrtbehörden genehmigen die unterbreiteten Tarife oder lehnen diese ab für Einweg- oder Rundwegbeförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien, die in ihrem eigenen Gebiet beginnt. Im Falle einer Ablehnung geben sie die Nichtgenehmigung den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei so früh als möglich oder mindestens innerhalb von 14 Tagen nach Empfang der Eingabe bekannt.

6. Keine der Luftfahrtbehörden unternimmt einseitige Vorkehren, um die Einführung vorgeschlagener Tarife oder die Aufrechterhaltung bestehender Tarife für die Beförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien, die im Gebiet der anderen Vertragspartei beginnt, zu verhindern.

7. Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei erhoben werden für die Beförderung zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und demjenigen eines dritten Staates auf Diensten, die durch dieses Abkommen ge-

deckt werden, sind abhängig von den Genehmigungsverfahren der anderen Vertragspartei.

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

9. Ungeachtet Abschnitt 6 hiervor müssen die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei so schnell als möglich oder mindestens innerhalb von 14 Tagen vom Zeitpunkt des Empfangs der Eingabe bei ihnen ihre Nichtgenehmigung bekannt geben, wenn sie glauben, dass ein Tarif für die Beförderung nach ihrem Gebiet unter die in Abschnitt 2 hiervor erwähnten Kategorien fällt.

10. Jede der Vertragsparteien kann Konsultationen verlangen über Tarife eines Unternehmens der einen oder anderen Partei für Dienste, die von diesem Abkommen gedeckt werden, eingeschlossen Tarife, die Gegenstand einer ablehnenden oder unbefriedigenden Entscheidung waren. Solche Konsultationen dürfen nicht später als 30 Tage nach Erhalt des Antrages abgehalten werden. Die Vertragsparteien arbeiten eng zusammen in der Beschaffung der zu einer vernünftigen Lösung dieser Frage notwendigen Informationen. Falls die Vertragsparteien eine Übereinkunft erreichen, bemüht sich jede der Vertragsparteien nach besten Kräften um eine Umsetzung der Übereinkunft. Falls keine Übereinkunft erreicht wird, gilt die Entscheidung derjenigen Vertragspartei, in deren Gebiet die Beförderung beginnt.

11556