

86.044

**Botschaft  
betreffend fünf Abkommen über den Luftlinienverkehr**

vom 27. August 1986

Sehr geehrte Herren Präsidenten,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend fünf Abkommen über den Luftlinienverkehr mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

27. August 1986

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Egli

Der Bundeskanzler: Buser



## Übersicht

*Die rechtliche Ordnung, welcher der Betrieb internationaler Luftverkehrslinien unterliegt, stützt sich im wesentlichen auf mehrseitige Übereinkommen und auf zweiseitige Luftverkehrsabkommen. Als ineinander abgestimmtes Gesamtsystem bilden die multilateralen Regelungen den rechtlichen Rahmen, in den die bilateralen Vereinbarungen eingefügt werden. Diese stellen als Instrumente zur Ordnung des Marktzutrittes und zur Festlegung des Beförderungsangebotes die allgemeine Rechtsgrundlage für den zwischenstaatlichen Luftverkehr dar.*

*Die schweizerische Luftverkehrspolitik beruht auf einer freiheitlichen Grundhaltung; einerseits werden die Bestrebungen zur Bildung multilateraler Rahmenbestimmungen unterstützt, andererseits wird der Linienverkehr von und nach der Schweiz durch den Abschluss bilateraler Abkommen gefördert. Dabei kann ein konkretes eigenes Interesse oder aber der Wunsch eines Partnerstaates nach Verkehrsrechten für die bilaterale Ordnung massgebend sein. In gewissen Fällen handelt es sich vorerst um die Schaffung von Verkehrsrechtsreserven.*

*Die fünf Abkommen, die Gegenstand dieser Vorlage bilden, sind dazu bestimmt, die Stellung der Schweiz im internationalen Luftverkehr zu sichern und weiter auszubauen. Sie werden dazu beitragen, dass unser Land auch mit der zukünftigen Entwicklung in vernünftigem Rahmen Schritt halten kann.*

# Botschaft

## 1 Allgemeiner Teil

### 11 Ausgangslage

#### 111 Das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt

Das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt bildet seit dem Zweiten Weltkrieg die rechtliche und technische Grundlage für die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs. Nach Artikel 44 des Übereinkommens verfolgt die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) den Zweck, einheitliche Grundsätze und Verfahren der internationalen Luftfahrt zu entwickeln sowie die Planung und die technische und wirtschaftliche Entwicklung des internationalen Luftverkehrs zu fördern. Heute umfasst die Organisation 155 Staaten. Für die Schweiz ist das Übereinkommen am 4. April 1947 in Kraft getreten (AS 1971 1305).

Nach Artikel 1 des Übereinkommens besitzt jeder Staat über seinem Gebiet die vollkommene und ausschliessliche Lufthoheit. Artikel 6 bestimmt, dass regelmässige Luftverkehrslinien in oder durch das Gebiet eines anderen Vertragsstaates nur mit dessen Ermächtigung betrieben werden dürfen.

Bis heute blieben alle Bemühungen erfolglos, die Verkehrsrechte im internationalen Linienverkehr mehrseitig zu regeln. Die Interessengegensätze werden wahrscheinlich auch in Zukunft eine multilaterale Ordnung der Verkehrsrechte verhindern. Die Staaten, die am Auf- und Ausbau des Luftverkehrs interessiert sind, räumen sich daher die erforderlichen Verkehrsrechte durch zweiseitige Abkommen ein.

#### 112 Die zweiseitige Gestaltung des Luftverkehrs

Die in den bilateralen Abkommen zu ordnenden Fragen sind in den meisten Fällen dieselben; die Verhandlungen werden daher in der Regel auf Grund eines Mustertextes geführt, der von der einen oder andern Partei vorgelegt wird. Der schweizerische Musterwortlaut, der letztmals 1980 überarbeitet und den geänderten Erfordernissen angepasst wurde, hält sich an folgende Leitlinien:

- Liberale Regelung der Verkehrsrechte, nach dem Grundsatz gleichwertiger Wettbewerbsmöglichkeiten, ohne Vorausbestimmung des zugelassenen Beförderungsangebotes (Frequenzen, Flugzeugmuster, Sitzzahlen usw.);
- Gegenseitige Zollfreiheit der verwendeten Luftfahrzeuge;
- Gegenseitige Anerkennung der Lufttüchtigkeits- und Fähigkeitszeugnisse;
- Gegenseitige Genehmigung der anzuwendenden Tarife;
- Freier Transfer der Erträge;
- Gegenseitige Sicherheitsmassnahmen;
- Schiedsgerichtliche Erledigung von Meinungsverschiedenheiten;
- Vorläufige Anwendbarkeit mit der Unterzeichnung;
- Anpassungsfähigkeit an künftige Entwicklungen und Bedürfnisse durch Regelung von Einzelheiten in Anhängen.

Die Verkehrsrechte, die sich die Vertragsparteien gegenseitig einräumen, lassen sich in die zwei Kategorien der technischen und der kommerziellen «Freiheiten» unterteilen. Die technischen Freiheiten ermächtigen die Vertragsparteien, das Gebiet des Partnerstaates ohne Zwischenlandung zu überfliegen (1. Freiheit) und auf dessen Gebiet nichtgewerbliche Landungen vorzunehmen (2. Freiheit). In der Vereinbarung über den Transit internationaler Luftverkehrslinien vom 7. Dezember 1944, die für die Schweiz am 6. Juli 1945 in Kraft getreten ist (BS 13 649), gewähren viele Staaten einander diese beiden Freiheiten auf multilateraler Basis. Die kommerziellen Freiheiten begründen die Berechtigung zur Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem eigenen Staat und dem Partnerstaat bzw. zwischen dem Partnerstaat und dem eigenen Staat (3. und 4. Freiheit, Direktverkehr), umfassen zusätzlich aber auch das Recht, im Gebiet des Partnerstaates Fluggäste, Fracht und Post aus einem Drittstaat abzugeben oder nach einem Drittstaat aufzunehmen (5. Freiheit, Unterwegsverkehr).

Die Schweiz gehört zu den Staaten mit den meisten Luftverkehrsabkommen. Bis heute sind insgesamt 97 derartige Abkommen abgeschlossen oder paraphiert worden (87 in Kraft, 6 unterzeichnet, 4 paraphiert). Durch diese aktive Luftverkehrspolitik hat sich unser Land im internationalen Luftverkehr eine angesehene Stellung gesichert. Zurzeit bedient die Swissair 105 Städte in 71 verschiedenen Ländern auf der ganzen Welt, und unsere schweizerischen Flughäfen werden von 75 ausländischen Linienunternehmen angefliegen.

Auch die fünf Abkommen, die wir Ihnen mit dieser Botschaft zur Genehmigung unterbreiten, werden mithelfen, den Luftverkehr von und nach der Schweiz weiter zu fördern:

- Abkommen mit der Republik Mali vom 27. Juni 1981
- Abkommen mit dem Königreich Thailand vom 22. November 1984
- Abkommen mit Paraguay vom 5. Juni 1985
- Abkommen mit Bahrain vom 4. Februar 1986
- Abkommen mit der Sozialistischen Volksrepublik Albanien vom 14. März 1986

## **2            Besonderer Teil**

### **21          Die einzelnen Abkommen**

#### **211        Das Abkommen mit der Republik Mali**

##### **211.1     Ausgangslage**

Im Herbst 1972 äusserten die Behörden von Mali erstmals den Wunsch, mit der Schweiz ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen. Nach Überprüfung der schweizerischen Interessenlage wurde dem wiederholt vorgetragenen Begehren zugestimmt. Obwohl die Swissair vorderhand nicht beabsichtigt, nach Bamako zu fliegen, erschien es als zweckmässig, bereits heute die Rechtsgrundlage für die gegenseitige Aufnahme des Linienverkehrs zu schaffen. Daneben konnten die für die Swissair wichtigen Überflugsrechte über malisches Hoheitsgebiet auf bilateraler Ebene abgesichert werden. Die Verhandlungen, die in Bamako durchgeführt wurden, endeten am 9. Mai 1981 mit der Paraphierung des Abkommens. Dieses wurde am 27. Juni 1981 unterzeichnet.

## 211.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens

Der schweizerische Musterwortlaut, der als Verhandlungsgrundlage diente, wurde – abgesehen von zwei redaktionellen Verbesserungen – nur in Artikel 15 Absatz 2 materiell geändert. Gesuche für nicht flugplanmässige Verdichtungsflüge müssen mindestens drei (Standardtext: zwei) Tage vor der Durchführung des entsprechenden Fluges eingereicht werden.

## 211.3 Beurteilung

Das Abkommen bildet zurzeit eine Verkehrsrechtsreserve. Wegen der geringen Beförderungsnachfrage bestehen nach wie vor keine konkreten Pläne der Swissair, Mali in unmittelbarer Zukunft anzufliessen.

## 212 Das Abkommen mit dem Königreich Thailand

### 212.1 Ausgangslage

Bei Verhandlungen 1982 haben die thailändischen Behörden das Begehren gestellt, das Luftverkehrsabkommen von 1956 zu revidieren und durch eine neue Rechtsgrundlage zu ersetzen. Insbesondere sollten gewisse zusätzliche Sachverhalte vertraglich geregelt werden, die bisher nicht Gegenstand der bilateralen Regelung bildeten. Auch die Schweiz hielt den Abschluss eines neuen Vertrages für zweckmässig, weil nur eine möglichst umfassende Regelung derjenigen Fragen, denen für den zwischenstaatlichen Luftverkehr entscheidende Bedeutung zukommt, eine gute Gewähr für eine zufriedenstellende Lösung von allenfalls auftretenden Problemen darstellt. Die Verhandlungen, die in Bern und Bangkok stattfanden, führten am 9. September 1983 zur Paraphierung des Abkommens. Dieses wurde am 22. November 1984 unterzeichnet.

### 212.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens

Gegenüber dem schweizerischen Musterwortlaut sind die folgenden wichtigen Bestimmungen abweichend geregelt:

#### *Artikel 3 Absatz 1*

Primat des Direktverkehrs. Verkehr in 5. Freiheit gilt als Ergänzungsverkehr (Regelung wie 1956).

#### *Artikel 8*

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise werden nur dann gegenseitig anerkannt, wenn sie den Mindestanforderungen der ICAO entsprechen.

*Artikel 12 Absatz 1*

Die Errichtung und Aufrechterhaltung von Geschäftsvertretungen richtet sich nach den jeweils anwendbaren landesrechtlichen Gesetzen und Verordnungen. Der Vorbehalt wurde auf Begehren von Thailand aufgenommen. In der Schweiz bestehen keine besonderen landesrechtlichen Regelungen.

*Artikel 12 Absatz 3*

Der Verkauf von Flugscheinen in frei konvertierbaren Währungen von anderen Staaten ist nur im Rahmen der jeweiligen nationalen Regelungen zulässig. In der Schweiz bestehen dafür keine einschränkende Bestimmungen.

*Artikel 14 Absatz 2*

Bei der Tariffestlegung sind die Interessen von Luftverkehrsunternehmen aus Drittstaaten nicht zu berücksichtigen.

*Artikel 14 Absatz 3*

Keine Frist für die Tarifgenehmigung bzw. -ablehnung.

*Artikel 14 Absatz 6*

Unbefristete Anwendung alter Tarife bei allfälliger Nichtgenehmigung von neuen.

*Artikel 22*

Die vorläufige Anwendbarkeit des Abkommens vom Datum der Unterzeichnung an ist im Protokoll geregelt.

### **212.3 Beurteilung**

Das neue Abkommen erlaubt der Swissair, ihr bisheriges Flugprogramm fortzusetzen und ermöglicht ihr gleichzeitig, das Verkehrsangebot in Zukunft zu erweitern.

## **213 Das Abkommen mit Paraguay**

### **213.1 Ausgangslage**

Erste Kontakte mit Paraguay über den Abschluss eines Luftverkehrsabkommens gehen bereits auf 1971 zurück. Verhandlungen wurden jedoch keine aufgenommen, weil ein solches Vorhaben beiderseits als nicht vordringlich erachtet wurde. Nach erneuter Überprüfung der schweizerischen Interessenlage wurden, im Anschluss an vorausgehende Vorstösse der Gegenpartei, mit den paraguayischen Behörden entsprechende Konsultationen vereinbart. Verhandlungen fanden in der Folge vom 11. bis 14. Januar 1982 in Asuncion statt. Bei dieser Gelegenheit wurde das Luftverkehrsabkommen paraphiert. Im Rahmen einer weiteren Runde vom 9./10. Januar 1984 in Bern konnten auch die den Abkommensanhang betreffenden Fragen einer Lösung zugeführt werden.

## **213.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens**

Die Gespräche wurden auf der Grundlage des schweizerischen Musterwortlautes geführt. Mit Ausnahme der Bestimmung über den Transfer von Einnahmenüberschüssen (Art. 13), für die in der neuen Fassung der Vorbehalt des nationalen Rechts vorgesehen ist, entspricht der Abkommenstext vollständig dem Standardvertrag.

## **213.3 Beurteilung**

Das neue Abkommen ist im Rahmen unserer Bemühungen um einen weiteren Ausbau der verkehrsrechtlichen Möglichkeiten in Südamerika zu sehen. Vordringend bestehen bei der Swissair allerdings keine Pläne, demnächst nach Asuncion zu fliegen. Von unmittelbarem Interesse sind daher für das schweizerische Unternehmen die gegenseitig vereinbarten Überflugsrechte.

## **214 Das Abkommen mit Bahrain**

### **214.1 Ausgangslage**

Bestrebungen von Bahrain, mit der Schweiz ein Luftverkehrsabkommen zu schliessen, gehen auf mehrere Jahre zurück. Nachdem verschiedene Marktklärungen auf die zunehmende Bedeutung des Inselstaates im Persischen Golf hingewiesen haben, entschied man sich schweizerischerseits, dem Wunsch der Gegenseite zu entsprechen und der Aufnahme von Verhandlungen zuzustimmen. Diese fanden vom 18. bis 20. Juni 1984 in Manama statt. Dabei konnte das Abkommen paraphiert werden.

### **214.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens**

Auch für diese Gespräche diente der schweizerische Standardtext als Arbeitsgrundlage. Einzig zwei Bestimmungen erfuhren Änderungen. Der Artikel über «Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr» wurde auf Wunsch der Gegenpartei gestrichen. Diese Fragen bilden allerdings auch Gegenstand verschiedener mehrseitiger Vereinbarungen im Rahmen der ICAO. Bezüglich dem Verkauf von Flugscheinen und deren Bezahlung in frei konvertierbarer Währung wurde der Vorbehalt der innerstaatlichen Rechtsvorschriften angebracht (Art. 11). Der Vorbehalt wurde auf Begehren von Bahrain aufgenommen. In der Schweiz bestehen keine besonderen landesrechtlichen Regelungen.

### **214.3 Beurteilung**

Obwohl das Abkommen ursprünglich als zusätzliche Verkehrsrechtsreserve im Mittleren Osten gedacht war, auf die erst bei entsprechender Nachfrage zurückgegriffen werden sollte, hat sich die Verwirklichung der Betriebsaufnahme schneller als erwartet eingestellt. Die Swissair fliegt seit Sommer 1986, vorerst

einmal wöchentlich, nach Manama. Entsprechend der Verkehrsentwicklung wird das Unternehmen zu gegebener Zeit zusätzliche Kapazität zur Verfügung stellen.

## **215 Das Abkommen mit der Sozialistischen Volksrepublik Albanien**

### **215.1 Ausgangslage**

Schon seit einiger Zeit befasste sich die Swissair mit dem Gedanken, ihr Verkehrsangebot im Mittelmeerraum zusätzlich auszubauen und Albanien in ihr Streckennetz aufzunehmen. Entsprechende Marktforschungen weisen auf ein entwicklungsfähiges Verkehrspotential hin, welches die Errichtung und den Betrieb von Liniendiensten rechtfertigt. Nachdem auch Albanien am Abschluss eines Luftverkehrsabkommens starkes Interesse zeigte, wurden vom 8. bis 14. März 1986 in Tirana die Vertragsverhandlungen geführt. Diese endeten mit der Unterzeichnung der staatsvertraglichen Vereinbarung.

### **215.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens**

Der schweizerische Musterwortlaut, der als Gesprächsgrundlage diente, wurde weitgehend übernommen. Folgende Abweichungen sind zu erwähnen:

#### *Artikel 2*

Keine Überflugberechtigung. Technische Landungen/Landungen im Nötfall nur mit vorgängiger Zustimmung.

#### *Artikel 4*

Gleichbehandlungsgrundsatz gilt nicht gegenüber nationalem Unternehmen.

#### *Artikel 9-12*

Die Aufnahme dieser Artikel ergibt sich aus der Nicht-Mitgliedschaft Albaniens zur ICAO. Gleichlautende Bestimmungen finden sich bereits in anderen Abkommen.

#### *Artikel 15*

Die Zahl der Angestellten der Geschäftsvertretungen ist zwischen den Luftfahrtbehörden zu vereinbaren.

#### *Artikel 20*

Kein Schiedsgericht bei Streitigkeiten. Schlichtung auf diplomatischem Weg vorgesehen.

#### *Artikel 22*

Kompetenznorm für die Luftfahrtbehörden zur Regelung gewisser technischer Fragen (in Anlehnung an Art. 3<sup>bis</sup> des Luftfahrtgesetzes; SR 748.0). Diese Zu-



ständigkeitsklausel drängt sich wegen der Nicht-Mitgliedschaft Albaniens zur ICAO auf. Gleichlautende Bestimmung bereits in anderen Abkommen festgelegt.

#### *Artikel 24*

Provisorische Anwendung des Abkommens von der Unterzeichnung an im Protokoll vereinbart.

### **215.3 Beurteilung**

Das Abkommen bildet den rechtlichen Rahmen für den Auf- und Ausbau der Luftverkehrsbeziehungen zwischen beiden Staaten. Ein wirtschaftlich vernünftiger Linienbetrieb sollte mittelfristig möglich sein, auch wenn zu Beginn mit einem eher bescheidenen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Die Swissair hat vorerst die Crossair mit der Durchführung der beiden wöchentlichen Flüge beauftragt. Diese hat den Betrieb anfangs Mai 1986 mit Flugzeugen des Typs Saab/Fairchild 340 (33 Sitze) aufgenommen. Swissair beabsichtigt, zu einem späteren Zeitpunkt mit eigenen Fokker-100 die Strecke zu befliegen.

### **3 Ergebnis von Konsultationen**

Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat den Abkommen zugestimmt.

#### **4 Auswirkungen**

##### **41 Finanzielle und personelle Auswirkungen**

##### **411 auf den Bund**

Es entstehen keine zusätzliche Kosten. Personelle Auswirkungen ergeben sich keine.

##### **412 auf die Kantone und Gemeinden**

Die Kantone und Gemeinden werden durch diese Vorlage nicht belastet.

### **5 Richtlinien der Regierungspolitik**

Die Vorlage ist in den Richtlinien der Regierungspolitik 1983–1987 angekündigt (BBl 1984 I 157, Anhang 2).

## 6 Verfassungsmässigkeit

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage ist gegeben durch Artikel 8 der Bundesverfassung, der den Bund ermächtigt, Verträge mit ausländischen Staaten abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung zur Genehmigung dieser Staatsverträge ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Da die Abkommen jederzeit kündbar sind und weder den Beitritt zu einer internationalen Organisation vorsehen noch eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung herbeiführen, untersteht ihre Genehmigung nicht dem Staatsvertragsreferendum nach Artikel 89 Absatz 3 der Bundesverfassung.

1505

**Bundesbeschluss**  
**betreffend fünf Abkommen über den Luftlinienverkehr**

*Entwurf*

vom

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 27. August 1986<sup>1)</sup>,  
beschliesst:*

**Art. 1**

- <sup>1</sup> Folgende Abkommen über den Luftlinienverkehr werden genehmigt:
- a. mit der Republik Mali vom 27. Juni 1981;
  - b. mit dem Königreich Thailand vom 22. November 1984;
  - c. mit Paraguay vom 5. Juni 1985;
  - d. mit Bahrain vom 4. Februar 1986;
  - e. mit der Sozialistischen Volksrepublik Albanien vom 14. März 1986.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

**Art. 2**

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

1505

<sup>1)</sup> BBl 1986 III 473

# Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Mali über den Luftlinienverkehr

Übersetzung<sup>1)</sup>

Da die Schweiz und Mali

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung auf-  
gelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu  
entwickeln, und

um für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien die notwendige Grund-  
lage zu schaffen,

haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Mali

ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die  
folgendes vereinbart haben:

## Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:
  - a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944  
in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die inter-  
nationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Über-  
einkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94  
angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, so-  
weit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwend-  
bar sind;
  - b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Bundesamt  
für Zivilluftfahrt und im Fall von Mali das für Zivilluftfahrt zuständige  
Ministerium (Nationale Direktion für Zivilluftfahrt) 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;
  - 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 Be-  
förderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für  
die Beförderung von Postsendungen.

<sup>1)</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes.

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

### **Artikel 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 Anhanges 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 nichtgewerbsmässige 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.

### **Artikel 3** Ausübung der Rechte

1. Die bezeichneten Unternehmen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten.

## Luftlinienverkehr

---

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. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens oder einheitlicher Bedingungen, die sich aus dem Übereinkommen von Chicago ergeben, beschränkt keine Vertragspartei einseitig den Betrieb des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei.

### Artikel 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 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.

#### **Artikel 5** Sicherheit der Luftfahrt

Die Vertragsparteien kommen überein, einander ein Höchstmass an gegenseitiger Unterstützung zukommen zu lassen, um Entführungen von Luftfahrzeugen, Anschläge gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen und Flugsicherungsanlagen sowie Drohungen gegen die Sicherheit der Luftfahrt zu verhindern. Sie berücksichtigen dabei die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten Sicherheitsvorschriften. Bei Zwischenfällen oder Drohungen von Luftfahrzeugentführungen oder Anschlägen gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen stehen die Vertragsparteien einander bei, indem sie die Übermittlung der in Aussicht genommenen Massnahmen, die eine rasche und sichere Beendigung solcher Zwischenfälle ermöglichen sollen, erleichtern. Jede Vertragspartei überprüft wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei nach besonderen Sicherheitsmassnahmen für ihre Luftfahrzeuge oder Fluggäste, um einer bestimmten Drohung entgegenzuwirken.

#### **Artikel 6** Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden oder 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 von Chikago 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 oder deren Staatsangehörigen liegen.
5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien be-

treiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 14 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

#### **Artikel 7** Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei vorläufig zu verbieten 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.

#### **Artikel 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.

#### **Artikel 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.

#### **Artikel 10** Direkter Durchgangsverkehr

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehalten Zone des Flughafens nicht verlassen, werden höchstens einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Gebühren und Abgaben, Zölle inbegriffen, befreit.

#### **Artikel 11** 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 internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

#### **Artikel 12** 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. Im Speziellen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben des Unternehmens, 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.

#### **Artikel 13** 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.

#### **Artikel 14** 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 bekanntgibt, sind diese Tarife als genehmigt zu betrachten.

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

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 18 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 18 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, 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.

#### **Artikel 15** 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 drei Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

**Artikel 16** Statistische Angaben

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

**Artikel 17** Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über irgendwelche Fragen in Zusammenhang mit diesem Abkommen verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

**Artikel 18** Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über das 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 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.

**Artikel 19** 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. Sie werden vom Tage ihrer Unterzeichnung 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.

#### **Artikel 20** Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.

2. Die Kündigung wird wirksam auf Ende einer Flugplanperiode, wobei eine Frist von zwölf 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, so wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

#### **Artikel 21** Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

#### **Artikel 22** 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.

*Um das zu beurkunden*, haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Bamako am 27. Juni 1981 in doppelter Urschrift in französischer Sprache.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:  
Yves Berthoud

Für die  
Regierung der Republik Mali:  
Boubacar Sidibe

## Linienpläne

### Linienplan I

Strecken, auf denen das von der Republik Mali bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Mali	Ein Punkt in Afrika	Basel oder Genf oder Zürich	Ein Punkt in Europa

### Linienplan II

Strecken, auf denen das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Mali	Punkte über Mali hinaus
Punkte in der Schweiz	Ein Punkt in Europa oder in Afrika	Bamako	Ein Punkt in Afrika

### Anmerkungen

1. Die Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Die Punkte der festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermassen direkten Strecke betrieben wird.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
4. Jedes bezeichnete Unternehmen kann nicht aufgeführte Punkte unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

## Abkommen

### zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung des Königreichs Thailand über den Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
und  
die Regierung des Königreichs Thailand,*

in der Erwägung, dass die schweizerische Eidgenossenschaft und das Königreich Thailand Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

vom Wunsche geleitet, zusätzlich zu diesem Übereinkommen ein Abkommen abzuschliessen, um Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu errichten,

haben folgendes vereinbart:

#### Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt:

- a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt und umfasst jeden nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhang und alle nach Artikel 90 und 94 angenommenen 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 Königreichs Thailand, der Minister für 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;
- 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

<sup>1)</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes.

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.

## Artikel 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 Anhanges 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 nichtgewerbsmässige 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 in Absatz 2 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 Vertragspartei bestimmt sind.

4. Wenn das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, von Naturkatastrophen, politischer Unruhen oder nachteiliger Entwicklungen 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.

## Artikel 3 Ausübung der Rechte

1. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei genießt gleiche und angemessene Möglichkeiten, um auf den vereinbarten Linien Verkehr zu beför-



dem, der im Gebiet einer der Vertragsparteien aufgenommen und im Gebiet der anderen Vertragspartei abgesetzt wird, oder umgekehrt, und betrachtet den im Gebiet der anderen Vertragspartei aufgenommenen oder abgesetzten Verkehr, der von Punkten der beflogenen Strecke herkommt oder dorthin geht, als Ergänzungsverkehr. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei hat bei der Bereitstellung des Beförderungsangebotes von Verkehr, der im Gebiet der anderen Vertragspartei aufgenommen und an Punkten der festgelegten Strecken abgesetzt wird, oder umgekehrt, das vorwiegende Interesse des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei an diesem Verkehr zu berücksichtigen, um dieses Interesse des letztgenannten Unternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

2. Die vereinbarten Linien, die vom bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei betrieben werden, haben sich eng nach den öffentlichen Beförderungsbedürfnissen auf den festgelegten Strecken zu richten, und jede Linie hat als eigentlichen Zweck, Beförderungsmöglichkeiten anzubieten, die der Nachfrage von Fluggästen, Fracht und Postsendungen entsprechen, die im Gebiet der Vertragspartei aufgenommen oder abgesetzt werden, welche das Unternehmen bezeichnet hat.

3. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Fracht und Postsendungen, die im Gebiet der anderen Vertragspartei aufgenommen und an Punkten in Drittstaaten auf den festgelegten Strecken abgesetzt werden, oder umgekehrt, hat dem allgemeinen Grundsatz zu entsprechen, nach welchem das Angebot angepasst sein muss:

- a. an die Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b. an die Verkehrsnachfrage des durchquerten Gebietes, unter Berücksichtigung anderer Luftverkehrslinien, die durch Unternehmen von Staaten dieses Gebietes betrieben werden; und
- c. an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes einer Langstreckenlinie.

#### **Artikel 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.

#### **Artikel 5 Sicherheit der Luftfahrt**

Die Vertragsparteien kommen überein, einander ein Höchstmass an gegenseitiger Unterstützung zukommen zu lassen, um Entführungen von Luftfahrzeugen, Anschläge gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen und Flugsicherungsanlagen sowie Drohungen gegen die Sicherheit der Luftfahrt zu verhindern. Sie berücksichtigen dabei die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten Sicherheitsvorschriften. Bei Zwischenfällen oder Drohungen von Luftfahrzeugentführungen oder Anschlägen gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen stehen die Vertragsparteien einander bei, indem sie die Übermittlung der in Aussicht genommenen Massnahmen, die eine rasche und sichere Beendigung solcher Zwischenfälle ermöglichen sollen, erleichtern. Jede Vertragspartei überprüft wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei nach besonderen Sicherheitsmassnahmen für ihre Luftfahrzeuge oder Fluggäste, um einer bestimmten Drohung entgegenzuwirken.

#### **Artikel 6 Bezeichnung und Betriebsbewilligung**

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein 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 von Chikago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 1 und 2 dieses Artikels vorgesehene Bezeichnung eines Luftverkehrsunternehmens abzulehnen und die 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 oder deren Staatsangehörigen 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 14 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

#### **Artikel 7** Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei vorläufig zu verbieten 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
- 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.

#### **Artikel 8** Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden, solange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt, sofern die Anforderungen für die Ausstellung solcher Zeugnisse oder Ausweise oder für deren Anerkennung gleichwertig oder strenger sind als die Mindestanforderungen, die gestützt auf das Übereinkommen erlassen werden können.

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.

**Artikel 9** Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Bordausrüstung, 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 zuständigen 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.

**Artikel 10** Direkter Durchgangsverkehr

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehalten Zone des Flughafens nicht verlassen, werden höchstens einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Gebühren und Abgaben, Zölle inbegriffen, befreit.

**Artikel 11** Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die sie dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei aufer-

legt 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 internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

#### **Artikel 12** Geschäftstätigkeit

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat im Rahmen der Gesetze und Verordnungen über die Einreise, den Aufenthalt und die Anstellung der anderen Vertragspartei das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen zu errichten und aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Verkaufs-, technisches und Betriebspersonal umfassen sowie andere Fachleute einschliessen, die für den Betrieb der vereinbarten Linien erforderlich sind.

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

3. Im Speziellen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben des Unternehmens, mittels Agenten zu beteiligen. Jedes Unternehmen ist berechtigt, solche Beförderungsscheine zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungsscheine in der Währung jenes Gebietes oder, unter Vorbehalt der innerstaatlichen Gesetze und Verordnungen, in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

#### **Artikel 13** Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Jede Vertragspartei gestattet dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, Einnahmenüberschüsse, die von diesem Unternehmen im Gebiet der erstgenannten Vertragspartei im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Postsendungen und Fracht erzielt werden, frei zu überweisen. Die Überweisung erfolgt zum amtlichen Kurs, falls ein solcher besteht, andernfalls zum Kurs, der demjenigen im Zeitpunkt der Einnahmensbetätigung gleichwertig ist. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

#### **Artikel 14** 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 festgesetzt, wobei die Tarife, welche von den anderen Luftverkehrsunternehmen angewandt werden, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, berücksichtigt werden, wenn dies erforderlich ist. Ein solches Einvernehmen steht wenn möglich in Übereinstimmung mit den Entscheidungen, wie sie im Rahmen des Tariffestsetzungsverfahrens der internationalen Organisation angewandt werden, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.

3. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens sechzig Tage vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden. Nach Erhalt der unterbreiteten Tarife überprüfen die Luftfahrtbehörden diese Tarife innerhalb vernünftiger Frist. Die Luftfahrtbehörden können den anderen Luftfahrtbehörden eine Verschiebung des vorgeschlagenen Datums für die Einführung der Tarife mitteilen. Kein Tarif tritt in Kraft, wenn die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei damit nicht einverstanden sind.

4. Können die bezeichneten Unternehmen zu keiner Einigung gelangen oder werden die Tarife von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, die Tarife in gegenseitigem Einvernehmen zu bestimmen sofern nichts anderes vereinbart wird, müssen solche Verhandlungen innerhalb von dreissig Tagen beginnen, nachdem feststeht, dass sich die bezeichneten Unternehmen über die Tarife nicht einigen können, oder nachdem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die Nichtgenehmigung der Tarife bekanntgegeben haben.

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 18 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die nach den Bestimmungen dieses Artikels festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels festgesetzt worden sind.

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 die einschlägigen Gesetze und Verordnungen beachten.

#### **Artikel 15** Unterbreitung der Flugpläne

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei liefert den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei möglichst lange zum voraus, mindestens

aber dreissig Tage vor Aufnahme einer vereinbarten Linie oder irgendeiner Änderung davon oder innerhalb von dreissig Tagen nach Erhalt einer entsprechenden Anfrage der Luftfahrtbehörden Angaben über die Art der Dienste, die Flugpläne, die Flugzeugmuster einschliesslich des auf jeder der festgelegten Strecken zur Verfügung gestellten Angebots sowie jede andere Auskunft, die die Luftfahrtbehörden berechtigt sind zu verlangen, um sich zu vergewissern, dass die Anforderungen dieses Abkommens gebührend beachtet werden.

2. Für Verdichtungsflüge, die das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ausserhalb der genehmigten Flugpläne auf den vereinbarten Linien durchführen will, ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen.

#### **Artikel 16** Statistische Angaben

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

#### **Artikel 17** Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über irgendwelche Fragen in Zusammenhang mit diesem Abkommen verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

#### **Artikel 18** Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Bei Meinungsverschiedenheiten der Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien in erster Linie untereinander, diese durch Verhandlungen beizulegen.

2. Gelangen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, kann die Meinungsverschiedenheit zum Entscheid einer Person oder Körperschaft übertragen werden oder sie wird auf Verlangen der einen oder anderen Vertragspartei einem aus drei Mitgliedern zusammengesetzten Schiedsgericht zum Entscheid vorgelegt, wobei jede Vertragspartei einen Schiedsrichter ernannt und der dritte von den beiden so ernannten bezeichnet wird. Jede der Vertragsparteien ernennt einen Schiedsrichter innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an gerechnet, an dem die eine Vertragspartei auf diplomatischem Wege von der anderen die Anzeige mit dem Begehren erhält, die Meinungsverschiedenheit durch ein solches Schiedsgericht zu schlichten. Der dritte Schiedsrichter ist innerhalb von weiteren dreissig Tagen zu bezeichnen. Unterlässt es eine der beiden Vertragsparteien, innerhalb der festgesetzten Frist einen Schiedsrichter zu ernennen oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgesetzten Frist bezeichnet, kann der Präsident des Rates der Internatio-

nalen Zivilluftfahrt-Organisation von der einen oder andern Vertragspartei er sucht werden, einen oder mehrere Schiedsrichter zu bezeichnen, wie es der Fall erfordert. Der dritte Schiedsrichter muss Angehöriger eines dritten Staates sein und hat als Präsident des Schiedsgerichtes zu walten.

3. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem in Anwendung von Absatz 2 dieses Artikels gefällten Entscheid zu unterziehen.

4. Falls und solange sich eine der Vertragsparteien oder das bezeichnete Unternehmen einer der Vertragsparteien einem in Anwendung von Absatz 2 dieses Artikels gefällten Entscheid nicht unterzieht, kann die andere Vertragspartei die aufgrund dieses Abkommens gewährten Rechte oder Vorrechte gegenüber der Vertragspartei, die ihren Verpflichtungen nicht nachkommt oder aber gegenüber dem bezeichneten Unternehmen, das seine Pflichten nicht erfüllt, beschränken, widerrufen oder entziehen, wie es der Fall erfordert.

### **Artikel 19** Änderungen

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so tritt eine solche Änderung, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben, in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden ist.

2. Änderungen des Anhanges können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Tage 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.

### **Artikel 20** Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.

2. Die Kündigung wird wirksam auf Ende einer Flugplanperiode, wobei eine Frist von 12 Monaten nach Empfang der Anzeige abgelaufen sein muss. Sie kann in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen werden.

3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.



**Artikel 21** Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

**Artikel 22** Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird von jeder Vertragspartei nach dem gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren genehmigt und tritt an dem Tage in Kraft, an dem diese Genehmigung durch den Austausch diplomatischer Noten bestätigt wird.

*Um das zu beurkunden, haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.*

Geschehen in Bangkok am 22. November 1984 in doppelter Urschrift in thailändischer, französischer und englischer Sprache, wobei die drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Fall unterschiedlicher Auslegung des thailändischen und französischen Wortlautes geht der englische Text vor.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:  
Armin Kamer

Für die Regierung  
des Königreichs Thailand:  
Siddhi Savetsila

## Linienpläne

### Linienplan I

Strecken, auf denen das von Thailand bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Thailand	Zwei Punkte im Indischen Subkontinent Zwei Punkte im Mittleren Osten Zwei Punkte in Europa	Ein Punkt in der Schweiz	Drei Punkte

### Linienplan II

Strecken, auf denen das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Thailand	Punkte über Thailand hinaus
Schweiz	Zwei Punkte in Europa Zwei Punkte im Mittleren Osten Zwei Punkte im Indischen Subkontinent	Ein Punkt in Thailand	Drei Punkte

### Anmerkungen

1. Punkte auf allen der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden, vorausgesetzt, dass die vereinbarten Linien auf der Strecke an einem Punkt im Gebiet der Vertragspartei beginnen, die das Unternehmen bezeichnet hat.

2. Jedes bezeichnete Unternehmen kann jede der vereinbarten Linien im Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
3. Unter Vorbehalt der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei kann das bezeichnete Unternehmen nicht aufgeführte Punkte unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet jener Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

# Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Paraguay über den Luftlinienverkehr

Übersetzung<sup>1)</sup>

Da die Schweiz und die Republik Paraguay Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind, um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln, und um für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien die notwendige Grundlage zu schaffen, haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Paraguay ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die folgendes vereinbart haben:

## Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges bedeuten:
  - a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt und umfasst jeden nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhang und alle nach Artikel 90 und 94 angenommenen 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 der Republik Paraguay die Generaldirektion für Zivilluftfahrt – das Ministerium für nationale Verteidigung – 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;
  - 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.

<sup>1)</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes.

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

### **Artikel 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 Anhanges 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 nichtgewerbsmässige Ladungen 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, im 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.

### **Artikel 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 von Chikago ergeben.

#### **Artikel 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.

#### **Artikel 5** Sicherheit der Luftfahrt

Die Vertragsparteien kommen überein, einander ein Höchstmass an gegenseitiger Unterstützung zukommen zu lassen, um Entführungen von Luftfahrzeugen, Anschläge gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen und Flugsicherungsanlagen sowie Drohungen gegen die Sicherheit der Luftfahrt zu verhindern. Sie berücksichtigen dabei die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten Sicherheitsvorschriften. Bei Zwischenfällen oder Drohungen von Luftfahrzeugentführungen oder Anschlägen gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen stehen die Vertragsparteien einander bei, indem sie die Übermittlung der in Aussicht genommenen Massnahmen, die eine rasche und sichere Beendigung solcher Zwischenfälle ermöglichen sollen, erleichtern. Jede Vertragspartei überprüft wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei nach besonderen Sicherheitsmassnahmen für ihre Luftfahrzeuge oder Fluggäste, um einer bestimmten Drohung entgegenzuwirken.

#### **Artikel 6** Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein 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 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 dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen.
5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien be-

treiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 14 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

#### **Artikel 7** Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei vorläufig zu verbieten 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.

#### **Artikel 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.

#### **Artikel 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.

#### **Artikel 10** Direkter Durchgangsverkehr

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehalten Zone des Flughafens nicht verlassen, werden höchstens einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Gebühren und Abgaben, Zölle inbegriffen, befreit.

#### **Artikel 11** 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 internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

#### **Artikel 12** 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. Im Speziellen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar, frei 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.

#### **Artikel 13** 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, entsprechend den geltenden Gesetzen und Verordnungen umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

#### **Artikel 14** 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 mit Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden. Wenn weder die eine noch die andere Luftfahrtbehörde innerhalb von dreissig Tagen nach Unterbreitung ihre Nichtgenehmigung bekanntgibt, sind diese Tarife als genehmigt zu betrachten.

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

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 18 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 18 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, 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.

#### **Artikel 15** 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.

**Artikel 16** Statistische Angaben

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

**Artikel 17** Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über irgendwelche Fragen in Zusammenhang mit diesem Abkommen verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

**Artikel 18** Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über das 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 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.

**Artikel 19** 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. Sie werden vom Tage ihrer Unterzeichnung 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.

#### **Artikel 20** Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.

2. Die Kündigung wird wirksam auf Ende einer Flugplanperiode, wobei eine Frist von 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, so wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

#### **Artikel 21** Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

#### **Artikel 22** 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.

*Um das zu beurkunden, haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.*

Geschehen in Asuncion am 5. Juni 1985 in doppelter Urschrift in französischer und spanischer Sprache, wobei die beiden Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:  
Louis Allenbach

Für die Regierung  
der Republik Paraguay:  
Carlos Augusto Saladivar  
Caspar Germán Martínez

## Luftlinienverkehr

Anhang

**Linienpläne****Linienplan I**

Strecken, auf denen das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen Luftverkehrsunternehmen betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Paraguay	Punkte über Paraguay hinaus
Punkte in der Schweiz	–	Asuncion oder Ciudad Presidente Stroessner	–

**Linienplan II**

Strecken, auf denen das von Paraguay bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Paraguay	–	Zürich oder Genf oder Basel	–

**Anmerkungen**

1. Die Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Die Punkte der festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermassen direkten Strecke betrieben wird.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
4. Jedes bezeichnete Unternehmen kann nicht auf den Strecken aufgeführte Punkte unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

# Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Bahrain über den Luftlinienverkehr

---

Da die Schweiz und Bahrain

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln, und

um für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien die notwendige Grundlage zu schaffen,

haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung von Bahrain

ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die folgendes vereinbart haben:

## Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:
  - a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago 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 von Bahrain, die Direktion für Zivilluftfahrt 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 5 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
  - 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.

<sup>1)</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes.

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

## Artikel 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 Anhanges 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 nichtgewerbsmässige 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, unter Vorbehalt der vorgängigen Zustimmung der Luftfahrtbehörden der besagten anderen Vertragspartei.



**Artikel 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 von Chikago ergeben.

**Artikel 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 be-

fördert 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.

#### **Artikel 5** Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein 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 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 wesentliche Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen 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.

#### **Artikel 6** Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

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

- a. wenn dieses Unternehmen nicht beweisen kann, dass der wesentliche Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unter-

- nehmen 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.

#### **Artikel 7** Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden, solange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt, sofern die Anforderungen für die Ausstellung solcher Zeugnisse oder Ausweise oder für deren Anerkennung wenigstens den Mindestanforderungen, die von Zeit zu Zeit gemäss dem Übereinkommen von Chicago aufgestellt werden, entsprechen oder diese übertreffen.

#### **Artikel 8** Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Bord-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 Flugzeug-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.

#### **Artikel 9** Direkter Durchgangsverkehr

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehalten Zone des Flughafens nicht verlassen, werden höchstens einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Gebühren und Abgaben, Zölle inbegriffen, befreit.

#### **Artikel 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 internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

#### **Artikel 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 umfas-

sen; 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. Im Speziellen räumt jede Vertragspartei, in Übereinstimmung mit ihren nationalen Gesetzen und Verordnungen, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar und mittels Agenten zu beteiligen.

#### **Artikel 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.

#### **Artikel 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 bekanntgibt, sind diese Tarife als genehmigt zu betrachten.

4. Können die bezeichneten Unternehmen zu keiner Einigung gelangen oder werden die Tarife von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemü-

hen, die Tarife in gegenseitigem Einvernehmen zu bestimmen. Solche Verhandlungen müssen innerhalb von dreissig Tagen beginnen, nachdem feststeht, dass sich die bezeichneten Unternehmen über die Tarife nicht einigen können, oder nachdem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die Nichtgenehmigung der Tarife bekanntgegeben haben.

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

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 17 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, 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.

#### **Artikel 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.

#### **Artikel 15** Statistische Angaben

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

#### **Artikel 16** Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über irgendwelche Fragen in Zusammenhang mit diesem Abkommen verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

**Artikel 17** Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über das 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 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.

**Artikel 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 Anhangs können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Tage ihrer Unterzeichnung 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.

**Artikel 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 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, so wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

**Artikel 20** Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

**Artikel 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.

*Um das zu beurkunden*, haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Manama am 4. Februar 1986 in doppelter Urschrift in französischer und englischer Sprache, wobei die beiden Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:  
Harald Borner

Für die  
Regierung von Bahrain:  
Sheikh Hamad  
Abdulla Al Khalifa



## Linienpläne

### Linienplan I

Strecken, auf denen das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Bahrain	Punkte über Bahrain hinaus
Schweiz	Wien Athen Istanbul Nicosia/Larnaca Kairo Beirut Damaskus Amman Bagdad Kuweit Jeddah Riyadh Dhahran	Bahrain	Abu Dhabi Dubai Sharja Muskat Karachi Bombay Delhi Colombo Kuala Lumpur Singapur Jakarta Bangkok Manila Hongkong Seoul Tokio

## Luftlinienverkehr

**Linienplan II**

Strecken, auf denen das von Bahrain bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Bahrain	Athen Kairo Amman Damaskus Bagdad Istanbul Nicosia/Larnaca Beirut Rom Kuweit Wien	Genf oder Zürich oder Basel	Paris Nizza London Manchester Birmingham Frankfurt München Brüssel Amsterdam Stockholm Kopenhagen Oslo Helsinki

*Anmerkungen*

1. Die Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Die Punkte der festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermassen direkten Strecke betrieben wird.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.

## Abkommen

### zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Sozialistischen Volksrepublik Albanien über den zivilen Luftverkehr

---

*Der Schweizerische Bundesrat*

*und*

*die Regierung der Sozialistischen Volksrepublik Albanien,*

nachstehend Vertragsparteien genannt,

um den zivilen Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus aufzubauen,

haben folgendes vereinbart:

#### Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges bedeuten:
  - a. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweizerischen Eidgenossenschaft das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall der Sozialistischen Volksrepublik Albanien, das Ministerium für Verkehr oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
  - b. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 6 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
  - c. 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.
  - d. der Ausdruck «Gebiet» die der Staatshoheit unterstellten Landgebiete, die angrenzenden Küstengewässer, die Binnengewässer und der darüber befindliche Luftraum.
2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

<sup>1)</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes.

**Artikel 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, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei Landungen im Notfall sowie nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen, unter Vorbehalt der Genehmigung solcher Landungen durch die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei;
- b. 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;
- c. 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 Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

**Artikel 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, kann unter der Voraussetzung ausgeübt werden, 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.

#### **Artikel 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 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, 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 dem Luftverkehrsunternehmen von Drittstaaten eine Vorzugsbehandlung zukommen lassen.

#### **Artikel 5** Sicherheit der Luftfahrt

Die Vertragsparteien kommen überein, einander ein Höchstmass an gegenseitiger Unterstützung zukommen zu lassen, um Entführungen von Luftfahrzeugen auf den festgelegten Strecken, Anschläge gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen und Flugsicherungsanlagen sowie Drohungen gegen die Sicherheit der Luftfahrt zu verhindern. Bei Zwischenfällen oder Drohungen von Luftfahrzeugentführungen oder Anschlägen gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen stehen die Vertragsparteien einander bei, indem sie die Übermittlung der in Aussicht genommenen Massnahmen, die eine rasche und sichere Beendigung solcher Zwischenfälle ermöglichen sollen, erleichtern.

#### **Artikel 6** Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden oder 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 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 oder deren Staatsangehörigen 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 17 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

#### **Artikel 7** Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei vorläufig zu verbieten 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.

**Artikel 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.

**Artikel 9** Hoheits- und Eintragungszeichen

Die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen haben bei Flügen im Gebiet der anderen Vertragspartei ihre für internationale Flüge festgelegten Hoheits- und Eintragungszeichen zu tragen.

**Artikel 10** Borddokumente

Die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen, die auf den festgelegten Strecken betrieben werden, haben an Bord die folgenden Dokumente mitzuführen:

- a. Eintragungsausweis;
- b. Lufttüchtigkeitsausweis;
- c. Bordbuch;
- d. Ausweis für die Radiostation des Luftfahrzeuges;
- e. Ausweise oder Fähigkeitszeugnisse für jedes Besatzungsmitglied;
- f. Passagierverzeichnis unter Angabe der Abflugs- und Bestimmungspunkte;
- g. Ladungsverzeichnis für Waren und Postsendungen;
- h. allgemeine Erklärung;
- i. andere Dokumente, die von den Gesetzen und Verordnungen jeder Vertragspartei vorgeschrieben sind; in diesem Fall muss die andere Vertragspartei rechtzeitig darüber informiert werden.

**Artikel 11** Ausweichflughäfen und Hilfsdienste

Jede Vertragspartei bezeichnet auf ihrem Gebiet einen oder mehrere Ausweichflughäfen zur Benutzung durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei für den Betrieb der festgelegten Strecken und stellt auf ihrem Gebiet diesem Unternehmen die Nachrichtendienste, Flugsicherungsdienste, Wetterdienste und die anderen Hilfsdienste zur Verfügung, die der Betrieb der vereinbarten Linien erfordert.

**Artikel 12** Luftfahrzeuge in Not

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, den auf den vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeugen im Fall einer Notlage oder eines Unfalls auf ihrem Gebiet

jede ihr möglich erscheinende Unterstützung unter den gleichen Bedingungen wie für die eigenen Luftfahrzeuge zu gewähren. Jede Vertragspartei gibt den betroffenen Behörden die folgenden Anweisungen:

- a. die andere Vertragspartei unverzüglich über den Unfall zu orientieren;
- b. sofort einen Such- und Rettungseinsatz auszulösen;
- c. Beistand und Hilfe an die Fluggäste und die Besatzung zu leisten;
- d. alle Sicherheitsmassnahmen für das Luftfahrzeug und dessen Inhalt vorzukehren;
- e. eine Untersuchung über den Unfall aufzunehmen;
- f. den Vertretern und Sachverständigen der anderen Vertragspartei den Zutritt zum Luftfahrzeug und zur Teilnahme an der Untersuchung als Beobachter am Unfallort zu gestatten;
- g. das Luftfahrzeug und dessen Inhalt freizugeben, sobald sie nicht mehr für die Untersuchung gebraucht werden;
- h. der anderen Vertragspartei schriftlich das Ergebnis der Untersuchung bekanntzugeben.

### Artikel 13 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.

#### **Artikel 14** Benützungsgebühren und Taxen

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

2. Gebühren und Taxen 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 von Luftfahrzeugen von Drittstaaten zu entrichten sind; dabei sind die anwendbaren Verordnungen zu beachten.

#### **Artikel 15** Vertretungen

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Die Zahl ihrer Beschäftigten ist durch eine Vereinbarung zwischen den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien zu bestimmen.

2. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei lassen den Vertretungen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei auf der Grundlage des Grundsatzes des Gegenrechts die für einen ordnungsgemässen Betrieb erforderliche Unterstützung zukommen.

#### **Artikel 16** Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, Einnahmenüberschüsse, die in einem vernünftigen Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht, Postsendungen etc. 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.

**Artikel 17** 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 festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dafür soweit als möglich das international übliche Tariffestsetzungsverfahren anzuwenden.
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 bekanntgibt, sind diese Tarife als genehmigt zu betrachten.
4. Können die bezeichneten Unternehmen zu keiner Einigung gelangen oder werden die Tarife von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, die Tarife in gegenseitigem Einvernehmen zu bestimmen. Solche Verhandlungen müssen innerhalb von dreissig Tagen beginnen, nachdem feststeht, dass sich die bezeichneten Unternehmen über die Tarife nicht einigen können, oder nachdem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die Nichtgenehmigung der Tarife bekanntgegeben haben.
5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 20 vorgesehenen Verfahren unterworfen.
6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 20 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, 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 keines dieser Unternehmen auf einem Teil dieser Tarife in irgendeiner Weise, direkt oder indirekt, unerlaubte Ermässigungen gewährt.

**Artikel 18** 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.

**Artikel 19** Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über irgendwelche Fragen in Zusammenhang mit diesem Abkommen verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

**Artikel 20** Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

Die beiden Vertragsparteien sichern sich die ordnungsgemässe Anwendung dieses Abkommens in einem Geiste enger Zusammenarbeit und gegenseitiger Unterstützung zu. Sollte sich irgendeine Meinungsverschiedenheit bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens ergeben, regeln sie die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien auf dem Beratungsweg. Bei Fehlen eines Einvernehmens bereinigen sie die Vertragsparteien auf diplomatischem Weg.

**Artikel 21** 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. Sie werden vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

**Artikel 22** Allgemeine Bestimmung

Alle Fragen technischer Art, namentlich diejenigen bezüglich der Ausführung und der Sicherheit der Flüge, die nicht in diesem Abkommen geregelt sind, fallen in die Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

**Artikel 23** Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Weg ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen.

2. Die Kündigung wird wirksam auf Ende einer Flugplanperiode, wobei eine Frist von 12 Monaten nach Empfang der Anzeige abgelaufen sein muss. Sie kann aber in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen werden.

**Artikel 24** Inkrafttreten

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

*Um das zu beurkunden*, haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Tirana am 14. März 1986, in doppelter Urschrift in französischer und albanischer Sprache, wobei die beiden Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:  
Ernst Aebi

Für die Regierung  
der Sozialistischen Volksrepublik  
Albanien:  
Leonard Zisi

**Linienpläne****Linienplan I**

Strecken, auf denen das von der Schweizerischen Eidgenossenschaft bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Albanien	Punkte über Albanien hinaus
Punkte in der Schweiz	–	Tirana	–

**Linienplan II**

Strecken, auf denen das von der Sozialistischen Volksrepublik Albanien bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Albanien	–	Ein Punkt in der Schweiz	

*Anmerkungen*

1. Die Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Die Punkte der festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermassen direkten Strecke betrieben wird.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.