

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

Abgeschlossen am 18. Januar 2010

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 3. Februar 2010

(Stand am 3. Februar 2010)

*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 1944¹ in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind, und vom Wunsche geleitet, zusätzlich zu diesem Übereinkommen ein Abkommen abzuschliessen, um Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu errichten,

haben Folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

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

- a. der Ausdruck «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall des 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 Luftverkehrsunternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 6 dieses Abkommens für den Betrieb der vereinbarten Dienste bezeichnet hat;

- d. der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden sowie die für diese Preise anwendbaren Bedingungen, einschliesslich Kommissionsgebühren und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, jedoch ohne Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

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

Art. 2 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung von internationalen 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 geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

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

3. Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels berechtigt die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

4. Wenn die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, Naturkatastrophen, politischer Unruhen oder störenden Entwicklungen nicht in der Lage sind, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern.

Art. 3 Ausübung von Rechten

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen geniessen gleiche und angemessene Möglichkeiten, um auf den vereinbarten Linien Verkehr zu befördern, der im Gebiet einer der Vertragsparteien aufgenommen und im Gebiet der anderen Vertragspartei abgesetzt wird, oder umgekehrt, und der im Gebiet der anderen Vertragspartei aufgenommene oder abgesetzte Verkehr, der von Punkten der beflogenen Strecke herkommt oder dorthin geht, wird als Ergänzungsverkehr betrachtet. Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei haben bei der Bereitstellung des Beförderungsangebotes von Verkehr, der im Gebiet der anderen Vertragspartei aufgenommen und an Punkten der festgelegten Strecken abgesetzt wird, oder umgekehrt, auf das vorwiegende Interesse der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei an diesem Verkehr Rücksicht zu nehmen, um dieses Interesse der letztgenannten Unternehmen nicht unangemessen zu beeinträchtigen.

2. Die vereinbarten Linien, die von den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei betrieben werden, haben sich eng nach den Beförderungsbedürfnissen der Öffentlichkeit 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 die Luftverkehrsunternehmen bezeichnet hat.

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

- a. an die Bedürfnisse des Verkehrs, der im Gebiet der Vertragspartei, welche die Luftverkehrsunternehmen bezeichnet hat, aufgenommen oder abgesetzt wird;
- b. an die Bedürfnisse des Verkehrs in den Gebieten, welche die Luftverkehrsunternehmen durchfliegen, unter Berücksichtigung anderer Luftverkehrslinien, welche von Unternehmen von Staaten, die in diesem Gebiet gelegen sind, betrieben werden; und
- c. an die Bedürfnisse wirtschaftlicher Langstreckenlinien.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, welche die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von ihrem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln wie namentlich die Formalitäten für die Einreise, Ausreise, Auswanderung und Einwanderung sowie Zoll- und Gesundheits-

vorschriften sind auf Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen anwendbar, die von Luftfahrzeugen der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei befördert werden, während sie sich im genannten Gebiet befinden.

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

Art. 5 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963² in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970³ in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁴ in Montreal sowie mit jedem anderen Übereinkommen und Protokoll über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchem beiden Vertragsparteien beitreten.

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

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeugbetreiber oder Luftfahrzeugbetreiber, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenbetreiber in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeugbetreiber zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels aufgeführten Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen

² SR 0.748.710.1

³ SR 0.748.710.2

⁴ SR 0.748.710.3

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

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

Art. 6 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, so viele Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht. Solche Bezeichnungen sind Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

2. Die Luftfahrtbehörden, welche die Anzeige der Bezeichnung erhalten haben, erteilen unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage sind, die von den Gesetzen und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die von diesen Behörden üblicherweise für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens angewandt werden.

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass die Luftverkehrsunternehmen den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat und gültige, von besagter Vertragspartei ausgestellte Luftverkehrsbetreiberzeugnisse besitzen.

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung können die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 16 in Kraft sind.

Art. 7 Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte durch die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen zu widerrufen oder auszusetzen oder Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als erforderlich erachtet, wenn:

- a. sie nicht den Beweis besitzt, dass die besagten Luftverkehrsunternehmen den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei haben, welche sie bezeichnet hat und gültige, von besagter Vertragspartei ausgestellte Luftverkehrsbetreiberzeugnisse besitzen; oder
- b. die besagten Luftverkehrsunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgen oder dagegen verstossen haben; oder
- c. die besagten Luftverkehrsunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreiben.

2. Ein solches Recht kann erst nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden, ausser wenn der Widerruf, die Aussetzung oder die Auferlegung von Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen sind, unmittelbar nötig sind, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhindern.

Art. 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 Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen zu verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem anderen Staat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

Art. 9 Technische Sicherheit

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

2. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei in den in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Bereichen die Sicherheitsstandards, welche den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Standards entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung der Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bekannt gegeben.

Die andere Vertragspartei hat dann innerhalb der vereinbarten Zeitdauer geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

3. Zusätzlich wird gestützt auf Artikel 16 des Übereinkommens vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Namen für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, von den zuständigen Vertretern der anderen Vertragspartei überprüft werden kann, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, vorausgesetzt, dass die Überprüfung den Betrieb des Luftfahrzeugs nicht ungebührlich verzögert. Ungeachtet der Verpflichtungen von Artikel 33 des Übereinkommens muss der Zweck der Überprüfung darin liegen, die Gültigkeit der erforderlichen Unterlagen und der Ausweise ihrer Besatzungen festzustellen sowie sicherzustellen, dass die Ausrüstung des Luftfahrzeuges und dessen Zustand den zu diesem Zeitpunkt vom Übereinkommen aufgestellten Standards entsprechen. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung eines Luftverkehrsunternehmens oder von Luftverkehrsunternehmen der andern Vertragspartei sofort auszusetzen oder abzuändern, wenn dringende Massnahmen erforderlich sind, um die Sicherheit einer Flugoperation sicherzustellen. Jede aufgrund dieses Absatzes von einer Vertragspartei ergriffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche dazu führten, nicht mehr gegeben sind.

4. Wenn feststeht, dass eine Vertragspartei nach Ablauf der vereinbarten Zeitdauer weiterhin nicht mit den Sicherheitsstandards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation übereinstimmt, wird unter Bezug auf Absatz 2 dieses Artikels der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation darüber benachrichtigt. Derselbe wird auch über die nachträgliche zufriedenstellende Lösung der Situation informiert.

Art. 10 Befreiung von Abgaben und Gebühren

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

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

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b. die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragspartei für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;

- c. die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei bestimmt sind, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen werden.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord der von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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.

Art. 11 Direkter Transit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die sich im direktem Durchgang durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und die ihnen vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einer sehr vereinfachten Kontrolle unterzogen. Gepäck und Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Abgaben und Gebühren, einschliesslich Zollabgaben, befreit.

Art. 12 Benützungsgebühren

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

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

Art. 13 Geschäftstätigkeit

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei haben im Rahmen der Gesetze und Verordnungen über die Einreise, den Aufenthalt und die Anstellung das Recht, ins Gebiet der anderen Vertragspartei Führungs-, Verkaufs-, technisches und Verwaltungspersonal sowie andere Fachleute zu überführen und zu beschäftigen, welche für den Betrieb der vereinbarten Dienste erforderlich sind.

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

3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Luftbeförderungen in seinem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben der Luftverkehrsunternehmen, durch Vermittler zu beteiligen. Jedes Luftverkehrsunternehmen ist ermächtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder, unter Vorbehalt der nationalen Gesetze und Verordnungen, in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

Art. 14 Leasing

1. Jede Vertragspartei kann den Gebrauch geleaster Luftfahrzeuge für Dienste gemäss diesem Abkommen verhindern, die nicht Artikel 5 (Sicherheit der Luftfahrt) und Artikel 9 (Technische Sicherheit) entsprechen.

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

Art. 15 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Jede Vertragspartei gestattet den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei, Einnahmenüberschüsse, die von diesem Unternehmen im Gebiet der ersten Vertragspartei im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Postsendungen und Fracht stehen, frei zu überweisen. Eine solche Überweisung geschieht zum amtlichen Umrechnungskurs, falls ein solcher Kurs besteht oder andernfalls zu einem Umrechnungskurs, welcher demjenigen entspricht, zu welchem die Einnahmen erwirtschaftet wurden. Wenn solche Überweisungen zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt sind, so ist dieses anwendbar.

Art. 16 Tarife

1. Die Tarife, welche von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für die von diesem Abkommen erfassten Dienste angewandt werden, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Verbraucherinteressen, der Betriebskosten, der besonderen Merkmale der Dienste, der Kommissionsansätze, eines vernünftigen Gewinns, der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen und andere wirtschaftliche Überlegungen im Markt in Betracht zu ziehen sind.

2. Die Luftfahrtbehörden achten besonders auf Tarife, gegen die Einwände bestehen können, weil sie als unvernünftigerweise diskriminierend, übermässig hoch oder einschränkend zufolge Missbrauchs einer beherrschenden Stellung, künstlich tief als Folge direkter oder indirekter Subvention oder Unterstützung oder überrissen erscheinen.

3. Die Tarife können zwischen den betroffenen bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der beiden Vertragsparteien und gegebenenfalls nach Beratungen mit anderen Luftverkehrsunternehmen vereinbart werden. Eine solche Vereinbarung kann durch Anwendung des entsprechenden internationalen Tarifkoordinationsmechanismus erreicht werden. Keine Vertragspartei macht jedoch die Teilnahme an einer multilateralen Tarifkoordination unter den Luftverkehrsunternehmen zur Voraussetzung für die Genehmigung irgendeines Tarifes, noch verhindert jede Vertragspartei oder verlangt sie die Teilnahme der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei an solch multilateraler Tarifkoordination. Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen kann nach seinem Belieben Tarife selbst entwickeln.

4. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass ihr die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei vorgeschlagenen Tarife für Beförderungen von und nach ihrem Gebiet bekannt gegeben oder unterbreitet werden.

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

6. Keine der Luftfahrtbehörden trifft einseitige Vorkehrungen, um die Einführung von vorgeschlagenen Tarifen oder die Aufrechterhaltung bestehender Tarife für die Beförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien, die im Gebiet der anderen Partei beginnt, zu verhindern.

7. Die Tarife, die von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen für die Beförderung zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und von Drittstaaten auf den von diesem Abkommen erfassten Diensten erhoben werden, unterstehen den Genehmigungserfordernissen der anderen Vertragspartei.

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

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

10. Jede der Vertragsparteien kann Beratungen über jeden Tarif eines Luftverkehrsunternehmens einer der Parteien verlangen für Dienste, die von diesem Abkommen erfasst sind, einschliesslich dann, wenn der betreffende Tarif Gegenstand einer Mitteilung wegen Nichtgenehmigung oder Unzufriedenheit war. Solche Beratungen müssen innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt des entsprechenden Begehrens stattfinden. Die Vertragsparteien arbeiten bei der Sicherstellung von Informationen, welche

für eine vernünftige Lösung dieser Angelegenheit nötig sind, zusammen. Wenn die Vertragsparteien eine Einigung erzielen, bemüht sich jede Vertragspartei nach besten Kräften, diese Einigung wirksam umzusetzen. Kommt keine Einigung zustande, geht die Entscheidung jener Vertragspartei vor, von deren Gebiet aus die Beförderung beginnt.

Art. 17 Unterbreitung der Flugpläne

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei liefern den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei möglichst lange zum voraus, mindestens aber 30 Tage vor Aufnahme der vereinbarten Linien oder irgendeiner Änderung dazu oder innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt einer Anfrage von den Luftfahrtbehörden Angaben über die Art der Dienste, der Flugpläne, der Luftfahrzeugtypen, einschliesslich des auf jeder der festgelegten Strecken angebotenen Beförderungsangebotes und alle weiteren Auskünfte, die verlangt werden können, um die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zufrieden zu stellen, dass die Anforderungen dieses Abkommens ordnungsgemäss eingehalten werden.

2. Für Verdichtungsflüge, welche die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen wollen, ist vorgängig die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen.

Art. 18 Statistische Angaben

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

Art. 19 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über irgendwelche Fragen im Zusammenhang mit diesem Abkommen verlangen. Solche Beratungen finden innerhalb von 60 Tagen statt, nachdem die andere Vertragspartei das entsprechende Gesuch erhalten hat, sofern nichts anderes zwischen von den Vertragsparteien vereinbart wurde.

Art. 20 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

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

2. Gelangen die Vertragsparteien durch Verhandlungen zu keiner Einigung, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einer Körperschaft zum Entscheid zu unterbreiten oder die Meinungsverschiedenheit kann auf Verlangen einer Vertragspartei einem aus drei Mitgliedern zusammengesetzten Schiedsgericht zum Entscheid unterbreitet werden, wobei jede Vertragspartei einen Schiedsrichter ernannt und der dritte Schiedsrichter von den beiden so Ernannten bezeichnet

wird. Jede der Vertragsparteien bezeichnet innerhalb von 60 Tagen vom Zeitpunkt an gerechnet, an dem eine Vertragspartei auf diplomatischem Weg von der anderen die Anzeige mit dem Begehren zur schiedsgerichtlichen Beurteilung der Meinungsverschiedenheit erhalten hat, den Schiedsrichter, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von 30 Tagen ernannt. Unterlässt es eine Vertragspartei, innerhalb der vorgegebenen Frist einen Schiedsrichter zu ernennen oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der vorgegebenen Frist bezeichnet ist, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnung eines Schiedsrichters oder der Schiedsrichter vorzunehmen. Wenn der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsstaaten besitzt oder anderweitig verhindert ist, diese Funktion auszuüben, nimmt sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vor. Der dritte Schiedsrichter muss Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und amtiert als Präsident des Schiedsgerichtes.

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 die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer der Vertragsparteien nicht einem nach Absatz 2 dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen, kann die andere Vertragspartei die aufgrund dieses Abkommens der säumigen Vertragspartei oder den säumigen bezeichneten Luftverkehrsunternehmen, wie der Fall sein mag, die gewährten Rechte oder Vorrechte beschränken, vorenthalten oder entziehen.

Art. 21 Änderungen

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so tritt diese Änderung, wenn sie zwischen den Vertragsparteien vereinbart wurde, in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischen Noten bestätigt worden ist.

2. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Zeitpunkt ihrer Vereinbarung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen derart geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Art. 22 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 auf Ende einer Flugplanperiode wirksam, nachdem eine Frist von zwölf Monaten seit Empfang der Anzeige abgelaufen ist, sofern die Anzeige nicht in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird.

3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass ihr die Kündigung 14 Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Art. 23 Hinterlegung

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

Art. 24 Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt seiner Unterzeichnung vorläufig angewandt und setzt die Anwendung des Abkommens zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung des Königreichs Thailand über den Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus vom 22. November 1984⁵ aus. Es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommen wird das Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung des Königreichs Thailand über den Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus vom 22. November 1984 aufgehoben.

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierungen entsprechend bevollmächtigten Unterzeichnenden dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in doppelter Urschrift in Bangkok am 18. Januar 2010, in englischer, deutscher und Thai Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Christine Schraner Burgener

Für die
Regierung des Königreichs Thailand:
Kasit Piromya

⁵ [AS 1987 1649, 2002 23, 2003 2659]

Linienpläne**Linienplan I**

Strecken, auf denen die von Thailand bezeichneten Luftverkehrsunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte in Thailand	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus

Linienplan II

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Thailand	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	Zwischenlandepunkte	Punkte in Thailand	Punkte darüber hinaus

Anmerkungen

1. Punkte auf allen der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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, welche die Luftverkehrsunternehmen bezeichnet hat.
2. Alle bezeichneten Luftverkehrsunternehmen können jede ihrer vereinbarten Linien im Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.