

Abkommen vom 4. Februar 1986 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Staat Bahrain über den Luftlinienverkehr

Änderung des Abkommens¹

Abgeschlossen am 27. September 2000
Provisorisch angewendet ab 27. September 2000

Übersetzung²

Art. 1 Begriffe

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

...

- b) der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Falle von Bahrain, das Verkehrsministerium, vertreten durch das Amt für Zivilluftfahrtangelegenheiten, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;

...

Art. 4bis 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, ein integrierender Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963³ in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970⁴ in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁵ in Montreal, den Bestimmungen des dazugehörigen Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1986⁶ in Montreal sowie aller weiteren Übereinkom-

1 SR 0.748.127.191.66

2 Übersetzung des englischen Originaltextes.

3 SR 0.748.710.1

4 SR 0.748.710.2

5 SR 0.748.710.3

6 SR 0.748.710.31

men und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

...

Art. 5 Bezeichnung und Betriebbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

...

Art. 7 Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei anerkennt als gültig die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens festgelegt sind. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

2. Jede Vertragspartei kann Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen betreffend Luftfahrteinrichtungen, Besatzungsmitglieder, Luftfahrzeuge und den Betrieb des bezeichneten Unternehmens verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass in diesen Bereichen die anderen Vertragspartei Sicherheitsnormen und Erfordernisse, die wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens festgelegt werden können, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestnormen bekanntgeben und die andere Vertragspartei hat geeignete Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Für den Fall, dass die andere Vertragspartei solche geeignete Massnahmen nicht innerhalb angemessener Zeit ergreift, kommen die Bestimmungen des Artikels 6 dieses Abkommens über den Widerruf und die Aufhebung der Betriebsbewilligung zur Anwendung.

Art. 8 Befreiung von Abgaben und Gebühren

...

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

...

- d) die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei benötigten erforderlichen Dokumente, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luft-

frachtbriefen und Werbematerial. Ferner Fahrzeuge, Material und Ausrüstungsgegenstände, welche vom bezeichneten Unternehmen für gewerbsmäßige und operationelle Zwecke innerhalb des Flughafenareals verwendet werden. Voraussetzung ist, dass dieses Material und die Gegenstände der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.

...

Art. 9 Direkter Durchgangsverkehr

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, vorausgesetzt, dass nicht Sicherheitsmassnahmen gegen Gewalttätigkeiten, Luftpiraterie und Schmuggel narkotischer Drogen etwas anderes verlangen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollabgaben und anderen ähnlichen Gebühren befreit.

Art. 11 Geschäftstätigkeit

...

3. Jede Vertragspartei räumt 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.

Art. 13 Tarife

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

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

3. Die Tarife sind mindestens 24 Stunden vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen 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.

4. 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.

5. Ungeachtet Absatz 4 hiervor müssen die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei, falls 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 bekannt geben.

6. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können Verhandlungen über jeden Tarif verlangen, der Gegenstand der Nichtgenehmigung war. Solche Verhandlungen müssen spätestens 30 Tage nach Erhalt des entsprechenden Begehrens stattfinden. Wenn die Vertragsparteien eine Einigung erzielen, bemüht sich jede Partei nach besten Kräften, dieses Einvernehmen wirksam zu verwirklichen. Kommt keine Einigung zustande geht die Entscheidung jener Vertragspartei vor, von deren Gebiet aus die Beförderung ihren Anfang nimmt. Für die Beförderung zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gestatten die Luftfahrtbehörden dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, mit jedem Tarif für das gleiche Städtepaar gleichzuziehen, der gegenwärtig zur Anwendung durch ein Unternehmen einer jeden Vertragspartei oder eines Drittstaates zugelassen ist.

Art. 18 Änderungen

...

2. Änderungen des Anhanges dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten vom Tage ihrer Unterzeichnung an in Kraft.

...