

Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung des Königreiches Kambodscha über den Luftlinienverkehr

Abgeschlossen am 6. Februar 2007
Provisorisch angewendet ab 6. Februar 2007
In Kraft getreten am 21. April 2015²
(Stand am 21. April 2015)

*Da die Schweizerische Eidgenossenschaft
und
das Königreich Kambodscha*

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944³ in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

vom Wunsche geleitet, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln, und

vom Wunsche geleitet, die notwendige Grundlage für den Luftlinienverkehr zu schaffen,

haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung des Königreiches Kambodscha,

Folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffe

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

- a. der Ausdruck «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall des Königreiches Kambodscha, das Staatssekretariat für Zivilluftfahrt, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation,

AS 2008 4201

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

² AS 2015 2159

³ SR 0.748.0

die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;

- c. der Ausdruck «bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit 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.

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 den Betrieb 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 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 Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen und die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegt sind.

3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete 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 das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder beson-

derer 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 der als notwendig erachteten Zeit die Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Art. 3 Ausübung der Rechte

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten.
2. Das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Luftverkehrsunternehmens der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieses letztgenannten Luftverkehrsunternehmens, welches ganz oder teilweise die gleichen Strecken bedient, nicht un gerechtfertigt zu beeinträchtigen.
3. Die vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, die das Luftverkehrsunternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angefliegenen Punkten entspricht.
4. Das Recht jedes bezeichneten Luftverkehrsunternehmens, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten internationalen Verkehr zu befördern, 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. an die Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche das Luftverkehrsunternehmen bezeichnet hat;
 - b. an die Verkehrsnachfrage der Gebiete, durch welche die Linien führen, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;
 - c. an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.
5. Keine Vertragspartei beschränkt einseitig den Betrieb des bezeichneten Luftverkehrsunternehmens der anderen Vertragspartei, ausgenommen aufgrund der Bestimmungen dieses Abkommens oder einheitlicher Bedingungen, die sich aus dem Übereinkommen ergeben.

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf das bezeichnete 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, Ge-

päck, Fracht oder Postsendungen regeln wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, sowie Zoll- und Gesundheitsvorschriften sind auf Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen anwendbar, die von den Luftfahrzeugen des bezeichneten Luftverkehrsunternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, während sie sich im genannten Gebiet befinden.

3. Keine Vertragspartei darf ihrem eigenen Luftverkehrsunternehmen im Vergleich mit dem 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. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, 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 1963⁴ in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970⁵ in Den Haag, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁶ in Montreal, des dazugehörigen Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988⁷ in Montreal sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die 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 Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

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

⁴ SR 0.748.710.1

⁵ SR 0.748.710.2

⁶ SR 0.748.710.3

⁷ SR 0.748.710.31

in ihrem Gebiet haben und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeugbetreiber zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des 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 Besatzungsmitglieder, 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, ein oder zwei Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

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

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, 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 ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzen.

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

Art. 7 Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen oder vorübergehend aufzuheben 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 ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzen; oder
- b. das besagte Luftverkehrsunternehmen Gesetze oder Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder in schwerer Weise missachtet hat; oder
- c. das besagte Luftverkehrsunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreibt.

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

Art. 8 Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden und noch gültig sind, für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrslinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise zumindest den Mindestanforderungen entsprechen, die aufgrund des Übereinkommens festgelegt sind.

2. 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 ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

3. Jede Vertragspartei kann Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen bezüglich Luftfahrteinrichtungen, Besatzungen, Luftfahrzeugen und den Betrieb des bezeichneten Luftverkehrsunternehmens. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei die erwähnten Sicherheitsstandards und Bestimmungen in diesen Bereichen nicht wirksam aufrechterhält und handhabt, welche zumindest den aufgrund des Überein-

kommens festgelegten Standards entsprechen, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung der Mindeststandards bekannt gegeben und die andere Vertragspartei hat die geeigneten Massnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Für den Fall, dass die andere Vertragspartei nicht innerhalb einer angemessenen Zeit solche geeignete Massnahmen ergreift, kommen die Bestimmungen von Artikel 7 dieses Abkommens über den Widerruf und die vorläufige Aufhebung der Betriebsbewilligung zur Anwendung.

Art. 9 Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Die vom bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei auf 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 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 Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmen 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 das Material und die Vorräte, die sich an Bord der vom 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.

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Luftverkehrsunternehmen Vereinbarungen abgeschlossen hat über die Leihe oder die Überführung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände ins Gebiet der anderen Vertragspartei,

vorausgesetzt, dass diesem oder diesen anderen Luftverkehrsunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Art. 10 Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die sie dem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden auferlegt werden oder zur Belastung zugelassen sind, 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 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. 11 Geschäftstätigkeit

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

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

3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungen in ihrem Gebiet unmittelbar und sich, nach Belieben des Luftverkehrsunternehmens, mittels Agenten daran zu beteiligen. Jedes Luftverkehrsunternehmen ist berechtigt, solche Beförderungen zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungen in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

Art. 12 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

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

Art. 13 Tarife

1. Die Tarife, welche vom bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für die von diesem Abkommen erfassten Dienste angewandt werden, sind in

vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Interessen der Benutzer, der Betriebskosten, der besonderen Merkmale des Dienstes, der Vermittlungsgebühren, eines vernünftigen Gewinnes, der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen 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 unvernünftig diskriminierend, übermässig hoch oder einschränkend zufolge Missbrauchs einer beherrschenden Stellung, künstlich tief als Folge direkter oder indirekter Beihilfe oder Unterstützung oder als überrissen erscheinen.

3. Die Tarife sind mindestens 30 Tage 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 Vorkehren, 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 hiervoor müssen die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei, falls sie glauben, dass ein Tarif für die Beförderung nach ihrem Gebiet unter die in Absatz 2 hiervoor 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.

6. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können Verhandlungen über jeden Tarif verlangen, der Gegenstand der Nichtgenehmigung war. Solche Verhandlungen müssen innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt eines 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.

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

Art. 14 Unterbreitung der Flugpläne

1. Das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens 30 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 Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen will, ist vorgängig die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Ein solches Begehren ist in der Regel mindestens zwei Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

Art. 15 Statistische Angaben

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

Art. 16 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Durchführung, die Auslegung, die Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, müssen innerhalb von 60 Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das schriftliche Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien haben etwas anderes vereinbart.

Art. 17 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jede Meinungsverschiedenheit über dieses Abkommen, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege gelöst werden kann, kann auf Ersuchen einer der Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet werden.

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, welcher 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.

Art. 18 Änderungen

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird eine solche Änderung, wenn sie von den Vertragsparteien vereinbart ist, vom Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung an vorläufig

angewandt und tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges 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. 19 Kündigung

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

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

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

Art. 20 Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Art. 21 Inkrafttreten

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

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

Geschehen in Phnom Penh am 6. Februar 2007, in doppelter Urschrift, in französischer, englischer und khmerischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, der Auslegung oder der Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:

Micheline Calmy-Rey

Für die
Regierung des Königreiches Kambodscha:

Hun Sen

Linienpläne**Linienplan I**

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Kambodscha	Punkte über Kambodscha hinaus
Punkte in der Schweiz	3 Punkte*	Phnom Penh	3 Punkte
* (unter Ausschluss von Bangkok und Singapur)			

Linienplan II

Strecken, auf denen das vom Königreich Kambodscha bezeichnete Luftverkehrsunternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Kambodscha	3 Punkte*	3 Punkte	3 Punkte
* (unter Ausschluss von Bangkok und Singapur)			

Anmerkungen

1. Die Zwischenlandepunkte und die Punkte darüber hinaus können auf den festgelegten Strecken nach Belieben der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen kann jede seiner vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
3. Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen kann nicht im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführte Zwischenlandepunkte oder Punkte darüber hinaus unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

