

Bundesblatt

Bern, den 24. Januar 1969 121. Jahrgang Band I

Nr. 3

Erscheint wöchentlich. Preis: Inland Fr. 40.- im Jahr, Fr. 23.- im Halbjahr, Ausland Fr. 52.- im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas AG, Abteilung für Periodika, Hirschmattstrasse 42, 6002 Luzern, Tel. 041/23 66 66

10164

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerblichen Luftverkehr

(Vom 8. Januar 1969)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Das Abkommen von Chikago vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt ist am 4. April 1947 für die Schweiz in Kraft getreten (BS 13 615). Die Vertragsstaaten anerkennen in Artikel 1 dieses Abkommens den Grundsatz der Lufthoheit, d. h. jeder Staat ist über seinem Gebiet für den Bereich der Luftfahrt allein zuständig. Artikel 6 des Abkommens bestimmt, dass der Betrieb regelmässiger internationaler Luftverkehrslinien nur mit besonderer Bewilligung oder Ermächtigung des anzufliegenden Staates erfolgen dürfe. Da alle Bemühungen, die Verkehrsrechte im regelmässigen internationalen Luftverkehr auf mehrseitiger Grundlage zu regeln, bisher fehlschlagen, sind die an diesem Luftverkehr interessierten Staaten gezwungen, ihn auf zweiseitiger Grundlage staatsvertraglich zu ordnen und sich die erforderlichen Verkehrsrechte gegenseitig einzuräumen. Die Schweiz hat bisher 68 derartige Abkommen getroffen; davon sind 55 in Kraft getreten, 7 unterzeichnet und 6 paraphiert. Mit der vorliegenden Botschaft bitten wir Sie, nachdem wir Ihnen mit der in den eidgenössischen Räten noch nicht behandelten Botschaft vom 22. Mai 1968 (BBl 1968 I 1562) die Genehmigung der Luftverkehrsabkommen mit Bulgarien und Koweit empfohlen haben, die Abkommen mit Malaysia und Kamerun zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, sie zu ratifizieren.

Die beiden Ihnen unterbreiteten Abkommen enthalten den erstmals 1946 in den sogenannten Bermuda-Klauseln des britisch-amerikanischen Luftverkehrsabkommens aufgestellten Grundsatz, dass den gegenseitig bezeichneten Unternehmungen «gleiche und angemessene Möglichkeiten» beim Betrieb der vereinbarten Linien eingeräumt werden, solange die Interessen der einen Unternehm-

mung nicht durch den Linienverkehr der anderen «ungerechtfertigt beeinträchtigt» werden und im besonderen das Beförderungsangebot der Nachfrage angepasst ist. Das Angebot ist im übrigen in erster Linie dem Verkehr zwischen dem Heimatstaat der Unternehmung und den auf den festgelegten Strecken angeflogenen Punkten (sogenannte dritte und vierte Freiheit) und erst in zweiter Linie dem Verkehr zwischen der anderen Vertragspartei und dem Gebiet dritter Staaten (sogenannte fünfte Freiheit) anzupassen (Malaysia Art. II und V; Kamerun Art. 2 und 6). Diese Regelung darf bei den im Weltluftverkehr zur Zeit herrschenden Tendenzen als liberal bezeichnet werden.

Das Abkommen mit Malaysia

Im Hinblick auf die vorgesehene Ausdehnung des schweizerischen Liniennetzes im Fernen Osten wurde schon am 18. Dezember 1964 zwischen der Schweiz und Malaysia ein Luftverkehrsabkommen unterzeichnet. In der Folge hat sich Singapur von Malaysia getrennt und beide Staaten sind seither unabhängig. Ein entsprechendes Abkommen mit Singapur ist am 9. Juli 1966 paraphiert worden. Da Singapur im Anhang zum ersten Abkommen als ein Punkt in der Föderation Malaysia aufgeführt war, hatte das Aussenministerium von Malaysia am 27. Mai 1966 der Schweizerischen Botschaft in Kuala Lumpur eine Note überreicht, wonach das unterzeichnete Abkommen gänzlich dahinfalle und durch ein neues zu ersetzen sei.

Im Januar 1967 fanden in Kuala Lumpur neue Verhandlungen mit Malaysia statt. Eine der Hauptschwierigkeiten bildete der von vielen Staaten oft angewandte, von der Schweiz allerdings nie als richtig anerkannte Grundsatz der Vorausbestimmung des Verkehrsangebotes. Im vorliegenden Abkommen konnte diese Bestimmung vermieden werden. Die Transferklausel wurde neu gefasst und verbessert. Bei der Beratung des Anhanges zum Abkommen erklärte sich unser Vertragspartner an einem Liniennplan für die zu bezeichnende malaysische Luftverkehrsunternehmung nicht interessiert. Damit fiel die Möglichkeit dahin, Verkehrsrechte zwischen Punkten in Europa und Punkten in Südostasien oder Australien auszutauschen. Die Rechte der fünften Freiheit zwischen Kuala Lumpur und Colombo, Darwin, Melbourne, Sydney und Wellington werden nur solange gewährt, als die bezeichnete Unternehmung von Malaysia diese Punkte nicht selber anfliegt.

Der Wortlaut des Abkommens entspricht im wesentlichen dem sogenannten schweizerischen Musterwortlaut. Der Liniennplan erlaubt eine günstige Linienführung nach Malaysia und darüber hinaus nach Singapur, Indonesien und Australien. Das Abkommen konnte am 6. September 1968 in Kuala Lumpur unterzeichnet werden.

Das Abkommen mit Kamerun

In die langfristige Planung des Ausbaues des schweizerischen Luftverkehrsliniennetzes nach Afrika ist u. a. eine Verbindung nach Südafrika längs der Westküste Afrikas in Aussicht genommen. Den Luftfahrtbehörden Kameruns wurde daher im Frühjahr 1965 vorgeschlagen, die gegenseitigen Luftverkehrsbeziehungen durch ein zweiseitiges Abkommen zu regeln. Diesem Vorschlag hat die Regie-

zung Kameruns, welcher Staat ebenfalls Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ist, im Juni 1966 zugestimmt. Die Verhandlungen in Jaunde endigten im September 1966 mit der Festlegung eines Wortlautes in französischer Sprache, welcher noch ins Englische zu übersetzen war, da das Abkommen auch in dieser Sprache unterzeichnet werden musste. Am 1. Dezember 1966 hat das Aussenministerium Kameruns diese in der Schweiz erstellte englische Übersetzung als amtliche englische Fassung des Abkommens anerkannt.

Der Inhalt und der Wortlaut des Abkommens entsprechen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, dem schweizerischen Musterwortlaut. Besonderer Erwähnung bedarf der Artikel 4, worin grundsätzlich bestimmt wird, dass eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Artikeln 77 und 79 des Abkommens von Chikago die Möglichkeit erhält, eine Gemeinschaftsunternehmung als ihre Unternehmung zu bezeichnen. Ohne sie namentlich zu nennen, meinen damit die Behörden Kameruns die Gemeinschaftsunternehmung Air Afrique. Eine besondere Klausel über die Geldüberweisung von einem Staat in den anderen, welche wir im allgemeinen in die Luftverkehrsabkommen aufzunehmen versuchen, fehlt im Abkommen mit Kamerun, da sich unser Verhandlungspartner gegen die Aufnahme einer solchen Bestimmung entschieden sträubte und zwar mit der doppelten Begründung, dass die für das Finanzwesen zuständigen Behörden dagegen seien und eine solche Transferklausel in keinem der von Kamerun mit anderen Staaten getroffenen Abkommen enthalten sei. Diesem Umstand kommt indessen kein grosses Gewicht zu, da das Abkommen vom 28. Januar 1963 über den Handelsverkehr, den Investitionsschutz und die technische Zusammenarbeit zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Kamerun (AS 1964 404) für die sich aus diesem Abkommen ergebenden Zahlungen und Überweisungen in freien Devisen eine genügende Sicherheit zu geben scheint. Der im Anhang zum Luftverkehrsabkommen festgelegte Linienplan erlaubt beiden Unternehmungen die Führung einer wirtschaftlichen Luftverkehrslinie zwischen den beiden Staaten und nach Punkten über die Vertragsstaaten hinaus, allerdings mit der Einschränkung, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der Vertragsparteien keinerlei Verkehrsrechte gewährt werden. Zurzeit ist es auch noch nicht möglich, eine Transitlinie nach Johannesburg, Salisbury oder Lourenço-Marques zu betreiben. Das Abkommen ist am 11. November 1968 in Jaunde unterzeichnet worden.

* * *

Die beiden Abkommen entsprechen den von uns seit Jahren befolgten luftverkehrspolitischen Richtlinien. Beide Abkommen wurden von der Eidgenössischen Luftfahrtkommission dem Bundesrat zur Unterzeichnung empfohlen.

Die Verfassungsmässigkeit des beiliegenden Entwurfes beruht auf Artikel 8 der Bundesverfassung, welcher dem Bund das Recht zum Abschluss von Staatsverträgen mit dem Ausland verleiht. Die Zuständigkeit der Räte zur Genehmigung dieser Staatsverträge ergibt sich aus Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung. Da die Abkommen kündbar sind, sind sie gemäss Artikel 89, Absatz 4 der Bundesverfassung dem Referendum nicht unterstellt.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, den beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerblichen Luftverkehr anzunehmen.

Wir benützen die Gelegenheit, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, Sie unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. Januar 1969

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend die Genehmigung von Abkommen über den
gewerblichen Luftverkehr

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf die Artikel 8 und 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 8. Januar 1969,

beschliesst:

Einziges Artikel

¹ Die Abkommen über den regelmässigen Luftverkehr vom 6. September 1968 mit Malaysia und vom 11. November 1968 mit Kamerun werden genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Übersetzung des englischen Originaltextes

Abkommen zwischen der Schweiz und Malaysia über den regelmässigen Luftverkehr

Abgeschlossen in Kuala Lumpur am 6. September 1968

*Der Schweizerische Bundesrat
und die Regierung von Malaysia,*

in der Erwägung, dass die Schweiz und Malaysia Parteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

im Bestreben, so weit wie möglich die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln,

vom Wunsch geleitet, für die Errichtung von regelmässigen Luftverkehrsverbindungen zwischen den Gebieten ihrer Staaten und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

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

Artikel I

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:

- a. der Ausdruck «Abkommen von Chicago» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» mit Bezug auf die Schweiz das Eidgenössische Luftamt und mit Bezug auf Malaysia den Verkehrsminister oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, welche ermächtigt sein wird, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» eine Luftverkehrsunternehmung, welche eine der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel III dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.

Artikel II

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 zu diesem Abkommen festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt die von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmung beim Betrieb einer internationalen Luftverkehrslinie die nachstehenden Vorrechte:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtkommerzielle Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel III

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Luftverkehrsunternehmung für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung erfolgt zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien durch eine schriftliche Anzeige.

2. Die Vertragspartei, welche die Anzeige der Bezeichnung erhalten hat, erteilt unter Vorbehalt der Absätze 3 und 4 dieses Artikels der durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können verlangen, dass die durch die andere Vertragspartei bezeichnete Unternehmung beweise, sie sei in der Lage, die Bedingungen zu erfüllen, welche durch die von den genannten Behörden beim Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens von Chicago regelmässig angewendeten Gesetze und Verordnungen vorgeschrieben sind.

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder die ihr für die Ausübung der in Absatz 2 des Artikels II dieses Abkommens festgelegten Vorrechte durch die bezeichnete Unternehmung als nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen liegt.

5. Nach Empfang der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann die bezeichnete Unternehmung jederzeit den Betrieb der vereinbarten Linien aufnehmen, vorausgesetzt, dass für die betreffenden Linien Tarife in Kraft sind, die in Übereinstimmung mit Artikel X dieses Abkommens aufgestellt worden sind.

Artikel IV

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel II, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Vorrechte durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei zeitweilig aufzuheben oder die Ausübung dieser Vorrechte an die ihr notwendig erscheinenden Bedingungen zu knüpfen,

- a. wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über die genannte Unternehmung in Händen der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen liegt, oder
- b. wenn die genannte Unternehmung die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Vorrechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. wenn die genannte Unternehmung die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen und seinem Anhang aufgestellten Bedingungen betreibt.

2. Ausser wenn der Widerruf, die zeitweilige Aufhebung oder die Auflage von Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen sind, unmittelbar nötig ist, um neue Verstösse gegen Gesetze oder Verordnungen zu verhüten, kann ein derartiges Recht erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Artikel V

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

2. Die bezeichnete Unternehmung jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieser letztgenannten Unternehmung auf allen festgelegten Strecken oder einem Teil derselben nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen soll der Verkehrsnachfrage angepasst sein.

4. Die vereinbarten Linien haben als Hauptziel ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angeflogenen Punkten entspricht.

5. Das Recht jeder bezeichneten Unternehmung, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten im internationalen Verkehr Beförderungen vorzunehmen, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen, durch die beiden Vertragsparteien bestätigten Grundsätzen einer normalen Entwicklung ausgeübt werden, vorausgesetzt, dass das Beförderungsangebot

- a. der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat;
- b. der Verkehrsnachfrage der durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;
- c. den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien; angepasst ist.

Artikel VI

Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, welche von oder auf Rechnung der einen Vertragspartei oder ihrer bezeichneten Unternehmung in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder auf deren Gebiet an Bord genommen werden und ausschliesslich für den Verbrauch durch die Luftfahrzeuge oder an Bord der Luftfahrzeuge dieser Unternehmung bestimmt sind, sollen, was Zölle, Revisionsgebühren und andere ähnliche nationale und örtliche Abgaben und Gebühren betrifft, von dieser Vertragspartei wie folgt behandelt werden:

- a. für die Brennstoffe und Schmierstoffe, welche in dem vor Verlassen des genannten Gebietes zuletzt angeflogenen Flughafen an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, Befreiung; und
- b. für die in Buchstabe a nicht eingeschlossenen Brennstoffe und Schmierstoffe sowie für die Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte eine nicht weniger günstige Behandlung als jene, welche gleichen Sachen gewährt wird, die in das genannte Gebiet eingeführt oder auf diesem Gebiet an Bord genommen werden und für den Verbrauch durch die Luftfahrzeuge oder an Bord der Luftfahrzeuge der nationalen Luftverkehrsunternehmung dieser anderen Vertragspartei oder der meistbegünstigten Unternehmung, die sich am internationalen Luftverkehr beteiligt, bestimmt sind. Diese Behandlung wird in Ergänzung und unbeschadet der Behandlung gewährt, zu welcher jede Vertragspartei nach Artikel 24 des Abkommens von Chikago verpflichtet ist.

Artikel VII

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 nur einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel VIII

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 bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Waren oder Postsendungen regeln, wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, sowie über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen, sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Waren oder Postsendungen, welche durch

die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

3. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihren eigenen Unternehmungen im Vergleich mit der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen keine Vorzugstellung einzuräumen.

4. Für die Benützung der Flughäfen und anderer durch eine Vertragspartei zur Verfügung gestellten Einrichtungen hat die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei keine höheren Gebühren zu bezahlen als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

Artikel IX

1. Die Lufttüchtigkeitsausweise, die Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, welche durch die eine der Vertragsparteien ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden während der Zeit, in der sie in Kraft sind, durch die andere Vertragspartei als gültig anerkannt.

2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die durch die andere Vertragspartei oder durch einen anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder zu deren Gunsten anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel X

1. Die Tarife für alle vereinbarten Linien sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse einschliesslich der Betriebskosten, eines vernünftigen Gewinnes, der besonderen Merkmale jeder Linie und der Tarife, die durch andere Luftverkehrsunternehmen angewendet werden, in Betracht zu ziehen sind.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen durch die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmungen haben soweit als möglich dieses Einvernehmen zu erreichen, indem sie das Tariffestsetzungsverfahren anwenden, das durch die internationale Organisation aufgestellt worden ist, die üblicherweise diese Materie ordnet.

3. Die derart festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreissig Tage vor dem für ihre Einführung vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

4. Können die bezeichneten Unternehmungen zu keiner Einigung gelangen, oder werden die Tarife durch die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht

genehmigt, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen zu bestimmen.

5. Bei Fehlen dieses Einvernehmens wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel XV hiernach vorgesehenen Schiedsverfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder mit dem Artikel XV hiernach festgesetzt worden sind.

Artikel XI

Jede Vertragspartei gewährt der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei das Recht, alle Einnahmenüberschüsse, welches auch die Währung ist, in der sie eingebracht worden sind, zu dem bei der Zahlung vorherrschenden amtlichen Tageskurs nach ihrem Hauptsitz zu überweisen.

Artikel XII

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte, die den Verkehrsumfang auf den vereinbarten Linien zeigen und vernünftigerweise verlangt werden können.

Artikel XIII

Im Geiste enger Zusammenarbeit beraten sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit, um sich zu vergewissern, dass die in diesem Abkommen niedergelegten Grundsätze angewendet und dessen Ziele in befriedigender Weise verwirklicht werden.

Artikel XIV

1. Wenn die eine oder die andere Vertragspartei es als wünschbar erachtet, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie eine Beratung mit der anderen Vertragspartei verlangen. Eine solche Beratung muss innerhalb einer Spanne von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges des Gesuches an, beginnen. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer eigenen verfassungsrechtlichen Verfahrensvorschriften angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges zu diesem Abkommen können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Artikel XV

1. Jede Meinungsverschiedenheit der Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht in unmittelbaren Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege beigelegt werden kann, wird, auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien, einem aus drei Mitgliedern bestehenden Schiedsgericht unterbreitet.

2. In einem solchen Falle ernennt jede Vertragspartei einen Schiedsrichter und die zwei Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, der einem Drittstaate angehört, als Vorsitzenden. Wenn innerhalb zweier Monate seit dem Zeitpunkt, an dem eine der Vertragsparteien einen Schiedsrichter ernannt hat, die andere Vertragspartei ihren eigenen dagegen nicht ernannt hat, oder wenn während des auf die Ernennung des zweiten Schiedsrichters folgenden Monats die so ernannten Schiedsrichter sich über die Bezeichnung des Vorsitzenden nicht geeinigt haben, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, die notwendigen Ernennungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt das anzuwendende Verfahren.

4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem Entscheid zu unterziehen, der in Anwendung dieses Artikels gefällt wird.

5. Das Schiedsgericht entscheidet über die Verteilung der Kosten, die sich aus diesem Verfahren ergeben.

Artikel XVI

Dieses Abkommen und seine allfälligen Nachträge sollen bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt werden.

Artikel XVII

Dieses Abkommen und sein Anhang werden ergänzt und mit jedem mehrseitigen Abkommen in Übereinstimmung gebracht, das für beide Vertragsparteien verbindlich werden sollte.

Artikel XVIII

Jede Vertragspartei kann der anderen jederzeit anzeigen, dass sie dieses Abkommen zu beenden wünsche. Eine solche Anzeige soll gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation gerichtet werden. Nach einer solchen Anzeige endigt dieses Abkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt, an dem die andere Vertragspartei die Anzeige erhalten hat, es sei denn, die Kündigungsanzeige werde im Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Fehlt die Empfangsbestätigung der anderen Vertragspartei, so gilt die Anzeige als erhalten vierzehn Tage nach dem Empfang der Anzeige bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation.

Artikel XIX

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt seiner Unterzeichnung an vorläufig angewendet; es tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer eigenen verfassungsrechtlichen Verfahrensvorschriften angezeigt haben.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

So geschehen zu Kuala Lumpur, am sechsten Tag des Monats September des Jahres eintausendneunhundertundachtundsechzig in doppelter Ausfertigung in der englischen und französischen Sprache, wobei beide Fassungen gleicherweise authentisch sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:
(gez.) **Th. Schmidlin**

Für die Regierung von Malaysia:
(gez.) **Tan Sri Sardon Bin Haji
Jubir**

Anhang

Linienplan I

Strecken, auf welchen der Linienverkehr durch die von der Schweiz bezeichnete Luftverkehrsunternehmung in beiden Richtungen betrieben werden kann:

Kolonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4
Abflugorte:	Zwischenorte:	Orte in Malaysia:	Jenseitige Orte:
Punkte in der Schweiz	Mailand, Rom, Wien, Belgrad, Athen, Istanbul, Ankara, Nikosia, Beirut, Damaskus, Kairo, Tel Aviv, Bagdad, Teheran, Abadan, Koweit, Dhahran, Bahrain, Kandahar, Kabul, Karachi, Lahore, Rawalpindi, Delhi, Bombay, Kalkutta, Colombo, Dacca, Rangun, Bangkok.	Kuala Lumpur	Singapur, Djakarta, Darwin, Melbourne, Sydney, Wellington.

Linienplan II

Strecken, auf welchen der Linienverkehr durch die von Malaysia bezeichnete Luftverkehrsunternehmung in beiden Richtungen betrieben werden kann:

Kolonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4
Abflugorte:	Zwischenorte:	Orte in der Schweiz:	Jenseitige Orte:

Bemerkungen:

1. Alle oder mehrere der Punkte in den Kolonnen 2 und 4 auf den aufgeführten Strecken in den Linienplänen I und II des Anhangs können nach Belieben der bezeichneten Luftverkehrsunternehmung auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.

2. Die bezeichnete Luftverkehrsunternehmung der einen oder der anderen Vertragspartei ist berechtigt, ihre Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei endigen zu lassen.

Übersetzung des französischen Originaltextes

Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Kamerun über den regelmässigen Luftverkehr

Abgeschlossen in Jaunde am 11. November 1968

*Der Schweizerische Bundesrat
und die Regierung der Bundesrepublik Kamerun,*

in der Erwägung, dass die Schweiz und Kamerun Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

im Bestreben, so weit wie möglich die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln,

vom Wunsch geleitet, für die Errichtung von regelmässigen Luftverkehrsverbindungen zwischen den Gebieten ihrer Staaten ein Abkommen zu treffen,

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

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:

- a. der Ausdruck «Abkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» mit Bezug auf die Schweiz das Eidgenössische Luftamt und mit Bezug auf Kamerun das mit der Zivilluftfahrt beauftragte Ministerium oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, welche ermächtigt sein wird, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» eine Luftverkehrsunternehmung, welche eine der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
- d. der Ausdruck «Gebiet» mit Bezug auf einen Staat die Landgebiete und die angrenzenden Küstengewässer, welche der Hoheit des genannten Staates unterstellt sind.

Artikel 2

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 zu diesem Abkommen festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt die von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmung beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien die nachstehenden Rechte:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtkommerzielle Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 3

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Luftverkehrsunternehmung für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung wird den Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei durch die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei schriftlich angezeigt.

2. Die Vertragspartei, welche die Anzeige der Bezeichnung erhalten hat, erteilt unter Vorbehalt der Absätze 3 und 5 dieses Artikels und des Absatzes 8 des Artikels 6 dieses Abkommens der durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können verlangen, dass die durch die andere Vertragspartei bezeichnete Unternehmung beweise, sie sei in der Lage, die Bedingungen zu erfüllen, welche durch die von den genannten Behörden beim Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit dem Abkommen von Chicago üblicherweise angewendeten Gesetze und Verordnungen vorgeschrieben sind.

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung nicht zu erteilen oder die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung als nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass diese Unternehmung zum überwiegenden Teil im Eigentum der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, oder Staatsangehörigen derselben steht und sie von ihnen tatsächlich beherrscht wird.

5. Die bezeichneten Unternehmungen geben den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens dreissig (30) Tage vor dem Beginn des Betriebes der vereinbarten Linien die Art der Beförderung, die verwendeten Luftfahrzeugmuster und die in Aussicht genommenen Flugpläne bekannt. Die gleiche Regel findet auf spätere Änderungen Anwendung.

Artikel 4

Ungeachtet der Bestimmungen der Artikel 3 und 5 dieses Abkommens kann eine Vertragspartei eine in Übereinstimmung mit den Artikeln 77 und 79 des Abkommens von Chikago gebildete gemeinschaftliche Luftverkehrsunternehmung bezeichnen, und diese Unternehmung ist durch die andere Vertragspartei anzunehmen.

Artikel 5

1. Unter Vorbehalt der in Artikel 4 dieses Abkommens vorgesehenen Bestimmungen hat jede Vertragspartei das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei zeitweilig zu unterbrechen oder die Ausübung dieser Rechte an die ihr notwendigerscheinenden Bedingungen zu knüpfen,

- a. wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass diese Unternehmung zum überwiegenden Teil im Eigentum der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, oder Staatsangehörigen derselben steht und sie von ihnen tatsächlich beherrscht wird, oder
- b. wenn diese Unternehmung die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. wenn diese Unternehmung die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen und seinem Anhang aufgestellten Bedingungen betreibt.

2. Ausser wenn der Widerruf, der zeitweilige Unterbruch 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, kann ein derartiges Recht erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Artikel 6

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

2. Die bezeichnete Unternehmung jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen der durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung, um die vereinbarten Linien dieser letztgenannten Unternehmung nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen soll der Verkehrsnachfrage angepasst sein.

4. Auf jeder der im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführten Strecken haben die vereinbarten Linien als wesentliches Ziel ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, welches den normalen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnissen des internationalen Luftverkehrs zwischen den Gebieten der Vertragsparteien entspricht.

5. Für den Betrieb dieser Linien gilt:

- a. das Beförderungsangebot ist unter Vorbehalt des nachfolgenden Absatzes 6 zwischen den bezeichneten Unternehmungen gleichmässig aufzuteilen;
- b. das gesamte zu gewährleistende Beförderungsangebot auf jeder der festgelegten Strecken hat den vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnissen zu entsprechen.

6. Um den Erfordernissen eines unvorhergesehenen oder augenblicklichen Verkehrs auf diesen gleichen Strecken zu entsprechen, verständigen sich die bezeichneten Unternehmungen, wobei dem durch jede von ihnen zur Verfügung zu stellenden Verkehrsangebot mit Bezug auf die Häufigkeit der Kurse, die Flugpläne und allgemein die Bedingungen, unter denen diese Linien betrieben werden, Rechnung zu tragen ist. Die zwischen den bezeichneten Unternehmungen getroffenen Abmachungen und alle Änderungen, welche sie betreffen, müssen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zur Genehmigung unterbreitet werden.

7. Im Falle dass die durch die eine der Vertragsparteien bezeichnete Unternehmung auf einer oder mehreren Strecken, sei es einen Bruchteil, sei es die Gesamtheit des ihr zustehenden Beförderungsangebotes nicht zu benützen wünscht, kann sie sich mit der durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung im Hinblick auf die Übertragung der Gesamtheit oder eines Bruchteiles des betreffenden Beförderungsangebotes an sie für eine beschränkte Zeitdauer verständigen. Die bezeichnete Unternehmung, welche alle oder einen Teil ihrer Rechte übertragen hat, kann sie bei Ablauf der genannten Frist zurücknehmen.

8. Vorgängig jeder Inbetriebsetzung der vereinbarten Linien verständigen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien über die allgemeinen Betriebsbedingungen, insbesondere über die Häufigkeit der Kurse und das zu gewährleistende Beförderungsangebot, wie es in diesem Artikel umschrieben ist.

Artikel 7

1. Die durch die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierstoffen und ihrer Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und anderen 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 die Entschädigungen für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls befreit:

- a. Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der durch die Behörden der genannten Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;

- b. 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. Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei, in welchem sie an Bord genommen worden sind, ausgeführt wird.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die an Bord der durch die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge vorhandenen Sachen und Vorräte 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 8

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 nur einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 9

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 bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Waren 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, Waren oder Postsendungen, welche durch die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

3. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihren eigenen Unternehmungen im Vergleich mit der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei bei

der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen keine Vorzugsstellung einzuräumen.

4. Für die Benützung der Flughäfen und anderer durch eine Vertragspartei zur Verfügung gestellten Einrichtungen hat die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei keine höheren Gebühren zu bezahlen als diejenigen, die für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

Artikel 10

1. Die Lufttüchtigkeitsausweise, die Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, welche durch die eine der Vertragsparteien ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden während der Zeit, in der sie in Kraft sind, durch die andere Vertragspartei als gültig anerkannt.

2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die durch die andere Vertragspartei oder durch einen anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder zu deren Gunsten anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 11

1. Die Tarife für alle vereinbarten Linien sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse einschliesslich der Betriebskosten, eines vernünftigen Gewinnes, der besonderen Merkmale jeder Linie und der Tarife, die durch andere Luftverkehrsunternehmen angewendet werden, in Betracht zu ziehen sind.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen durch die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmungen haben soweit als möglich dieses Einvernehmen zu erreichen, indem sie das Tariffestsetzungsverfahren anwenden, das durch den Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) aufgestellt worden ist.

3. Die derart festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreissig (30) 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.

4. Können die bezeichneten Unternehmungen zu keiner Einigung gelangen oder werden die Tarife durch die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen zu bestimmen.

5. Bei Fehlen dieses Einvernehmens wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 15 hiernach vorgesehenen Schiedsverfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit diesem Artikel oder mit dem Artikel 15 hiernach festgesetzt worden sind.

Artikel 12

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte, die den Verkehrsumfang auf den vereinbarten Linien zeigen, mit Bezug auf Einstieg- und Ausstiegspunkte und im Rahmen des Möglichen mit Bezug auf Herkunfts- und Bestimmungspunkte.

Artikel 13

Im Geiste enger Zusammenarbeit beraten sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit um sich zu vergewissern, dass die in diesem Abkommen aufgestellten Grundsätze angewendet und dessen Ziele in befriedigender Weise verwirklicht werden.

Artikel 14

1. Wenn die eine oder die andere der Vertragsparteien es als wünschbar erachtet, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, kann sie eine Beratung mit der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Beratung muss innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges dieses Gesuches, beginnen. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer eigenen verfassungsrechtlichen Vorschriften betreffend Abschluss und Inkrafttreten von internationalen Abkommen angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges zu diesem Abkommen können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Artikel 15

1. Jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf dem diplomatischen Wege geschlichtet werden kann, wird auf Verlangen der einen oder der anderen der Vertragsparteien einem aus drei Mitgliedern zusammengesetzten Schiedsgericht unterbreitet.

2. Zu diesem Zwecke bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, welcher Angehöriger eines dritten Staates ist, als Präsidenten. Hat nach Ablauf von sechzig (60) Tagen, von dem Tage an gerechnet, an dem die eine der Vertragsparteien einen Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet oder konnten sich im Laufe des der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgenden Monats die derart bezeichneten Schiedsrichter über die Wahl des Präsidenten nicht einigen, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des

Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt seinen Sitz und sein Verfahren selbst.

4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid zu unterziehen.

5. Wenn die eine der Vertragsparteien sich den Entscheiden der Schiedsrichter nicht unterzöge, kann die andere Vertragspartei, solange als dieser Verstoß andauert, die Rechte oder Vorrechte, welche sie auf Grund dieses Abkommens der fehlbaren Vertragspartei gewährt hatte, beschränken, zeitweilig aufheben oder widerrufen.

6. Jede Vertragspartei kommt für die Vergütung der Tätigkeit ihres Schiedsrichters auf und trägt die Hälfte der Kosten der Entschädigung des bezeichneten Vorsitzenden.

Artikel 16

Dieses Abkommen und sein Anhang sowie seine allfälligen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation eingetragen.

Artikel 17

Dieses Abkommen und sein Anhang werden mit jedem mehrseitigen Übereinkommen, das die beiden Vertragsparteien allfällig binden wird, in Übereinstimmung gebracht werden.

Artikel 18

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Wunsch anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Anzeige wird gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation gerichtet. Die Kündigung wird zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Empfanges der Anzeige durch die andere Vertragspartei wirksam, es sei denn, diese Kündigung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass die Anzeige ihr vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrtorganisation die Mitteilung darüber empfangen hat.

Artikel 19

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig angewendet; es tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von internationalen Abkommen angezeigt haben.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Jaunde am 11. November 1968 in doppelter Urschrift in französischer und englischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) **Fritz Real**

Schweizerischer Botschafter
in Kamerun

Für die Regierung
der Bundesrepublik Kamerun:

(gez.) **Dr. Bernard Fonlon**

Minister für Verkehr, Post und
Übermittlung

Anhang

Linienpläne

I

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch die von der Schweiz bezeichnete Unternehmung betrieben werden können:

Punkte in der Schweiz – ein Punkt in Kamerun, in den beiden Richtungen.

II

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch die von Kamerun bezeichnete Unternehmung betrieben werden können:

Punkte in Kamerun – ein Punkt in der Schweiz, in den beiden Richtungen.

III

Die durch jede der Vertragsparteien bezeichnete Unternehmung kann an einem oder mehreren Zwischenpunkten und an Punkten jenseits des Gebietes der anderen Vertragspartei Halte einlegen, sofern es andere Punkte sind als diejenigen, welche in den Linienplänen festgelegt sind, aber ohne Verkehrsrechte zwischen diesem Punkt oder diesen Punkten und dem Gebiet dieser Vertragspartei.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerblichen Luftverkehr (Vom 8.Januar 1969)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10164
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.01.1969
Date	
Data	
Seite	37-59
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 219

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.