

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

(Vom 22. Mai 1968)

Herr Präsident,

Hochgeehrte Herren,

In Artikel 1 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt, welches für die Schweiz am 4. April 1947 in Kraft getreten ist (BS 13, 615), anerkennen die Vertragsstaaten, dass jeder Staat über seinem Gebiet die vollkommene und ausschliessliche Lufthoheit besitzt. Artikel 6 dieses Abkommens bestimmt, dass internationale Luftverkehrslinien nur mit Bewilligung des anzufliegenden Staates betrieben werden dürfen. Alle Versuche, die Verkehrsrechte im internationalen Linienverkehr multilateral zu regeln, sind bisher gescheitert. Daher räumen sich die Staaten die notwendigen Verkehrsrechte durch zweiseitige Abkommen ein. Die Schweiz hat bisher 60 derartige Abkommen unterzeichnet; davon sind 53 in Kraft getreten. Mit der vorliegenden Botschaft ersuchen wir Sie, zwei weitere Abkommen, nämlich diejenigen mit Bulgarien und Koweit, zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, sie zu ratifizieren.

Besonders wichtig sind diejenigen Bestimmungen der Luftverkehrsabkommen, welche das Beförderungsangebot (Häufigkeit der Flüge, Zahl der angebotenen Sitzplätze) regeln. Die beiden Ihnen unterbreiteten Abkommen enthalten den erstmals 1946 in den sogenannten Bermuda-Klauseln aufgestellten Grundsatz, dass den gegenseitig bezeichneten Unternehmungen «gleiche und angemessene Möglichkeiten» beim Betrieb der vereinbarten Linien eingeräumt werden, solange die Interessen der einen Unternehmung nicht durch die Dienste der andern «ungerechtfertigt beeinträchtigt» werden und im besondern 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 andern Vertragspartei und dem Gebiet dritter Staaten (sogenannte fünfte Freiheit) anzupassen (Bulgarien, Art. 2 und 5; Kuweit, Art. 2 und 5). Diese Regelung darf bei den im Weltluftverkehr zur Zeit vorherrschenden Tendenzen als liberal bezeichnet werden.

Die beiden Abkommen entsprechen auch in den übrigen Punkten weitgehend dem schweizerischen Mustertext für Luftverkehrsabkommen. Im folgenden beschränken wir uns auf jene Bestimmungen, welche ins Gewicht fallende Abweichungen enthalten.

Das Abkommen mit Bulgarien

Die bulgarische Luftverkehrsgesellschaft «Lignes aériennes bulgares Balkan» bedient die Schweiz auf der Grundlage einer Konzession seit Oktober 1965. Schon vorher hatte Bulgarien den Wunsch geäußert, über den Abschluss eines Luftverkehrsabkommens zu verhandeln. Nachdem Bulgarien seine Absicht bekanntgegeben hatte, der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation beizutreten, wurde diesem Wunsche entsprochen. Im Juli 1967 kam es in Bern zu Verhandlungen, welche mit der Paraphierung des Ihnen unterbreiteten Abkommens abgeschlossen wurden. Das Abkommen wurde am 19. Dezember 1967 in Sofia unterzeichnet.

Wie andere Oststaaten akzeptierte auch Bulgarien die übliche Schiedsgerichtsklausel nicht. Nach Artikel 16 ist über Meinungsverschiedenheiten zunächst zwischen den Luftfahrtbehörden, dann allenfalls auf diplomatischem Wege zu verhandeln. Für die Flughafengebühren verweist der Abkommenstext, etwas weniger liberal als unser Mustertext, auf das Landesrecht der Vertragsparteien (Art. 8, Ziff. 4). Artikel 8 enthält für die kommerzielle Tätigkeit der bezeichneten Unternehmungen im Gebiet der andern Vertragspartei den Grundsatz des Gegenrechts.

Im Linienplan I räumt Bulgarien der schweizerischen Unternehmung Verkehrsrechte auf einer Strecke von Punkten in der Schweiz über Budapest oder Zagreb oder Belgrad nach Sofia und darüber hinaus nach Bukarest oder Istanbul oder Ankara oder einem später zu bestimmenden Punkt im Süden der Sowjetunion ein. Die bulgarische Unternehmung erhält ihrerseits entsprechende Verkehrsrechte im Unterwegsverkehr nach der Schweiz und im Verkehr über die Schweiz hinaus (Linienplan II).

Das Abkommen mit Koweit

Die «Kuwait Airways» fliegen seit März 1964 auf ihrer Linie nach London auch Genf an (zur Zeit noch gestützt auf eine Konzession). Im April 1964 konnte in Bern ein Luftverkehrsabkommen paraphiert werden. Da der paraphierte Text auf koweitischen Wunsch nachträglich geändert werden musste, konnte das Abkommen erst am 24. Januar 1968 unterzeichnet werden.

Im Abkommen wurden auf Wunsch Koweits besondere Bestimmungen über den Flugzeugwechsel aufgenommen (Art. 1, Ziff. 1e; Art. 6). Da unsere Verhandlungspartner nicht in der Lage waren, die freie Überweisung der von der bezeichneten Unternehmung erzielten Einnahmen zuzugestehen, musste eine Kompromisslösung gesucht werden (Art. 9). Artikel 10 verpflichtet die bezeichneten Unternehmungen, die andere Vertragspartei vor der Betriebsaufnahme über die Art der Linie, den Flugzeugtyp und den Flugplan zu orientieren.

Der Linienplan I ermöglicht der schweizerischen Unternehmung unter dem Vorbehalt der Erteilung der Verkehrsrechte durch die übrigen betroffenen Staaten eine Linienführung von Punkten in der Schweiz über Athen–Istanbul oder Nikosia nach Koweit und darüber hinaus nach einem Punkt im Persischen Golf (Abadan, Bahrain, Doha). Der koweitischen Unternehmung werden anderseits in Beirut, Damaskus, Amman, Kairo, Athen, Rom und Wien im Unterwegsverkehr und in London im Verkehr über die Schweiz hinaus entsprechende Rechte zugestanden (Linienplan II).

Die Verfassungsmässigkeit des beiliegenden Entwurfs beruht auf Artikel 8 der Bundesverfassung, der 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.

Die beiden Abkommen entsprechen unseren luftverkehrspolitischen Richtlinien. Ihre Unterzeichnung wurde von der Eidgenössischen Luftfahrtkommission empfohlen.

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

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

Bern, den 22. Mai 1968.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
betreffend die Genehmigung von Abkommen über den
gewerbsmässigen 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 22. Mai 1968,*

beschliesst:

Einziges Artikel

¹ Die Abkommen über den regelmässigen Luftverkehr mit Bulgarien vom 19. Dezember 1967 und mit Koweit vom 24. Januar 1968 werden genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Übersetzung des französischen Originaltextes

**Abkommen
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft
und der Volksrepublik Bulgarien
über den regelmässigen Luftverkehr**

Abgeschlossen in Sofia am 19. Dezember 1967

Datum des Inkrafttretens :

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Volksrepublik Bulgarien,

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

im Bestreben, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln,

vom Wunsche geleitet, für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrsverbindungen zwischen ihren Staaten und darüber hinaus 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 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 Bulgarien das Transportministerium 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.

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:

- 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 bildet den Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

2. Die Vertragspartei, welche die Anzeige über die Bezeichnung erhalten hat, erteilt unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 dieses Artikels der durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Unternehmung, welche sie bezeichnet hat, durch eine andere zu ersetzen.

4. 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.

5. 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 nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt dieser Unternehmung in Händen der die Unternehmung bezeichnenden Vertragspartei oder in Händen von Staatsangehörigen derselben liegen.

6. Nach Empfang der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann die bezeichnete Unternehmung jederzeit den Betrieb jeder vereinbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, dass in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Artikel 10 und 11 dieses Abkommens für die betreffende Linie ein Tarif und ein Flugplan in Kraft sind.

Artikel 4

1. Jede Vertragspartei hat 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 den Bedingungen zu unterstellen, welche sie als nötig erachtet, wenn:

- a. sie nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt dieser Unternehmung in Händen der die Unternehmung bezeichnenden Vertragspartei oder in Händen von Staatsangehörigen derselben liegen, oder
- b. diese Unternehmung die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. 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 Festsetzung 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 5

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 nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

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

4. Die vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angefliegenen 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 und unter der Voraussetzung, 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 6

1. Die durch die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, und im weitern diejenigen Artikel, welche dazu bestimmt sind, in begrenzter Menge während des Fluges an die Fluggäste verkauft zu werden, 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 das für erbrachte Dienstleistungen erhobene Entgelt, 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 unter der Kontrolle 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 7

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehaltene 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 8

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug, das Stationieren 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 Vorzugstellung einzuräumen.

4. Die Gebühren und andern Abgaben, welche für die Benützung der Flughäfen und der anderen auf dem Gebiet der einen Vertragspartei zur Verfügung stehenden Einrichtungen zu entrichten sind, werden nach einheitlichen Bedingungen und gemäss den durch die Gesetzgebung dieser Vertragspartei aufgestellten Ansätzen und Tarifen erhoben.

5. Die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei hat das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrecht zu erhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen.

6. Hinsichtlich der kommerziellen Tätigkeit der Vertretung der bezeichneten Unternehmung einer Vertragspartei auf dem Gebiet der andern Vertragspartei wird der Grundsatz des Gegenrechtes angewendet.

Artikel 9

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 Gun-

sten anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 10

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 Luftverkehrsunternehmungen 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 Luftverkehrsunternehmungen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmungen haben dieses Einvernehmen soweit als möglich zu erreichen, indem sie das Tariffestsetzungsverfahren anwenden, das durch die internationale Organisation aufgestellt worden ist, die regelmässig diese Materie ordnet.

3. Die derart festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreissig 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 16 hiernach vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 16 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf Monaten vom Tage der Verweigerung der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der einen der Vertragsparteien an.

Artikel 11

Die Flugpläne betreffend den Betrieb der Luftverkehrslinien werden durch die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien festgesetzt. Diese Flugpläne müssen den Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei mindestens dreissig Tage vor dem für das Inkrafttreten des Flugplans vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung unterbreitet werden. Diese Frist kann verkürzt werden, wenn die erwähnten Behörden zustimmen.

Artikel 12

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei für die Einnahmenüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei bei der Beför-

derung von Fluggästen, Gepäck, Waren und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so gelangt dieses besondere Abkommen zur Anwendung.

Artikel 13

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

Artikel 14

1. Jede Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden können jederzeit eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit ihren Luftfahrtbehörden verlangen.

2. Eine durch eine Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb einer Frist von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges des Gesuches an, beginnen.

Artikel 15

1. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen 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 16

Jede Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhanges soll zunächst durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien beseitigt werden. Scheitern diese Verhandlungen, so soll die Meinungsverschiedenheit auf diplomatischem Weg geregelt werden.

Artikel 17

Dieses Abkommen und seine allfälligen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation eingetragen.

Artikel 18

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

Artikel 19

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen; diese Anzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt.

2. Die Kündigung wird am Ende der Flugplanperiode, während welcher eine Frist von zwölf Monaten abgelaufen sein wird, wirksam, es sei denn, diese Kündigung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen.

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

Artikel 20

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

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

Geschehen zu Sofia, am 19. Dezember 1967, in doppelter Urschrift in französischer und bulgarischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat: Für die Regierung der Volksrepublik
Bulgarien:

(gez.) Lucien Guillaume

(gez.) Kioutchoukov

Anhang

A.

Linienpläne

I.

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

Punkte in der Schweiz–Budapest oder Zagreb oder Belgrad–Sofia–Bukarest oder Istanbul oder Ankara oder ein später zu bestimmender Punkt im Süden der USSR, in beiden Richtungen.

II.

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

Punkte in Bulgarien–Budapest oder Rom oder Mailand–Zürich–Paris oder London oder Amsterdam oder Brüssel, in beiden Richtungen.

B.

1. Jeder einzelne Punkt oder mehrere Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmungen bei allen Flügen oder bei einem Teil derselben ausgelassen werden.

2. In den Linienplänen nicht erwähnte Punkte können als Zwischenpunkte oder als Punkte darüber hinaus bedient werden; indessen dürfen zwischen diesem Punkt oder diesen Punkten und dem Gebiet der andern Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden, es sei denn, dass diese Rechte von dieser Vertragspartei besonders zugestanden worden sind.

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Abkommen zwischen der Schweiz und Koweit über den regelmässigen Luftverkehr

Abgeschlossen in Koweit am 24. Januar 1968

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung des Staates von Koweit,

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

vom Wunsche geleitet, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs soweit als möglich zu entwickeln,

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

haben ihre gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die folgendes vereinbart haben:

Artikel 1

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

- a. der Ausdruck «das Abkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich aller gemäss Artikel 90 dieses Abkommens angenommenen Anhänge und aller Änderungen dieser Anhänge oder des Abkommens gemäss Artikel 90 und 94 desselben;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Falle der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Falle von Koweit den Generaldirektor der Zivilluftfahrt oder in beiden Fällen jede Person oder Körperschaft, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden übertragenen Aufgaben zu erfüllen;
- c. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» eine Luftverkehrsunternehmung, die eine Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
- d. die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmung» und «nicht kommerzielle Landung», was in Artikel 96 des Abkommens von Chikago festgelegt ist;

- e. der Ausdruck «Flugzeugwechsel» den Betrieb einer Luftverkehrslinie durch eine bezeichnete Unternehmung in der Weise, dass auf einem Streckenabschnitt Luftfahrzeuge eingesetzt werden, die ein gegenüber den auf einem andern Abschnitt eingesetzten Luftfahrzeugen verschiedenes Fassungsvermögen aufweisen.
- 2. Der Ausdruck «Abkommen» bezieht sich, soweit nicht anders bestimmt, immer auf das Abkommen und dessen Anhang.

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 soll die von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmung beim Betrieb einer vereinbarten Linie auf einer festgelegten Strecke die folgenden Rechte geniessen:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nicht kommerzielle Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den Punkten auf den im Anhang festgelegten Strecken 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 erfolgt durch eine schriftliche Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

2. Die Vertragspartei, welche die Anzeige der Bezeichnung erhalten hat, erteilt unter Vorbehalt der Bestimmungen 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 die durch die andere Vertragspartei bezeichnete Unternehmung anhalten, ihnen gegenüber nachzuweisen, dass sie in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die gemäss den von diesen Behörden üblicherweise angewendeten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens von Chicago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.

4. Jede Vertragspartei hat in allen Fällen, in denen sie nicht überzeugt ist, dass der wesentliche Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt dieser Unternehmung in den Händen der die Unternehmung bezeichnenden Ver-

tragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen, das Recht, sich zu weigern, die Bezeichnung einer Luftverkehrsunternehmung anzunehmen und die Verleihung der in Absatz 2 des Artikels 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte an die Luftverkehrsunternehmung vorzuenthalten oder zu widerrufen oder die Bedingungen aufzuerlegen, welche die Vertragspartei bei der Ausübung dieser Rechte durch die bezeichnete Luftverkehrsunternehmung für nötig hält.

5. Die so bezeichnete und ermächtigte Luftverkehrsunternehmung kann den Betrieb der vereinbarten Linien jederzeit aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 8 dieses Abkommens aufgestellter Tarif für diese Linien in Kraft ist.

Artikel 4

1. Jede Vertragspartei hat in allen Fällen, in denen die bezeichnete Unternehmung die Gesetze und Verordnungen der die Rechte verleihenden Vertragspartei nicht erfüllt oder ihren Betrieb in anderer Weise nicht gemäss den in diesem Abkommen festgelegten Bedingungen gestaltet, das Recht, die Ausübung der in Absatz 2 des Artikels 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte der genannten Unternehmung aufzuheben oder die Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung dieser Rechte durch die Unternehmung für nötig hält.

2. Ausser wenn eine sofortige Aufhebung oder eine Auflage von Bedingungen nötig ist, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhüten oder wenn es im Interesse der Sicherheit liegt, soll dieses Recht erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

3. Im Falle, dass eine Vertragspartei gemäss diesem Artikel handelt, sollen die in diesem Abkommen enthaltenen Rechte der anderen Vertragspartei nicht beeinträchtigt werden.

Artikel 5

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

2. Die bezeichnete Unternehmung jeder Vertragspartei hat auf die Interessen der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, um die vereinbarten Linien dieser letztgenannten Unternehmung nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Die vereinbarten Linien, die von den bezeichneten Unternehmungen der Vertragsparteien bedient werden, müssen den Bedürfnissen der Allgemeinheit für solche Linien genau entsprechen.

4. Die vereinbarten Linien, die von einer bezeichneten Unternehmung bedient werden, haben vor allem den Zweck, bei einer vernünftigen Auslastung Beförderungsmöglichkeiten anzubieten, die den vorhandenen und vernünftigerweise zu erwartenden Bedürfnissen für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, und den Punkten auf den festgelegten Strecken entsprechen.

5. Das Angebot für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post, die an den Punkten auf den festgelegten Strecken in den Gebieten anderer Staaten als denjenigen, welche die Unternehmungen bezeichnet haben, aufgenommen oder abgesetzt werden, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen stehen, wonach die Beförderungsmöglichkeiten anzupassen seien an:

- a. die Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, und den Punkten auf den festgelegten Strecken;
- b. die in den durchquerten Gebieten bestehenden Verkehrsbedürfnisse, unter Berücksichtigung anderer, durch Luftverkehrsunternehmungen von Nachbarstaaten bedienter Linien, und
- c. die Erfordernisse eines Durchgangslinienbetriebes.

Artikel 6

Die bezeichnete Unternehmung der einen Vertragspartei kann an einem Punkt auf den festgelegten Strecken einen Flugzeugwechsel nur unter den folgenden Bedingungen vornehmen:

- a. dass dies für einen wirtschaftlichen Betrieb gerechtfertigt ist;
- b. dass die Luftfahrzeuge, die auf den vom Ausgangspunkt weiter entfernten Abschnitten eingesetzt sind, ein geringeres Fassungsvermögen aufweisen als die auf den näher gelegenen Abschnitten eingesetzten;
- c. dass das Luftfahrzeug mit geringerem Fassungsvermögen nur im Anschluss an das Luftfahrzeug mit grösserem Fassungsvermögen verkehrt, und dass der Flugplan dementsprechend gestaltet ist; ersteres soll am Punkt des Flugzeugwechsels ankommen, um die Fluggäste, Fracht und Post, die aus dem Luftfahrzeug mit grösserem Fassungsvermögen abgesetzt oder in dieses aufgenommen werden sollen, zu befördern; das Fassungsvermögen soll in erster Linie nach diesem Zweck gewählt werden;
- d. dass ein angemessener Anteil Durchgangsverkehr besteht; und
- e. dass die Bestimmungen des Artikels 5 dieses Abkommens auf alle Abmachungen über den Flugzeugwechsel anwendbar sind.

Artikel 7

1. Brennstoffen, Schmierstoffen, Ersatzteilen, Gegenständen der normalen Ausrüstung und Bordvorräten, die durch oder im Namen der einen Vertragspartei oder ihrer bezeichneten Unternehmung in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder in deren Gebiet an Bord genommen werden und ausschliesslich für den Verbrauch durch die Luftfahrzeuge dieser Unternehmung oder in diesen Luftfahrzeugen bestimmt sind, soll in bezug auf Zölle, Revisionsgebühren und andere ähnliche nationale oder örtliche Abgaben und Gebühren durch diese andere Vertragspartei eine Behandlung zugestanden werden, die

nicht weniger günstig ist als diejenige, die ihren nationalen Unternehmungen mit internationalem Linienbetrieb oder den Unternehmungen des meistbegünstigten Staates gewährt wird.

2. Die Vorräte an Brennstoffen, Schmierstoffen, die Ersatzteile, die Gegenstände der normalen Ausrüstung und die Bordvorräte, die an Bord der Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung einer Vertragspartei bleiben, sind auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Revisionsgebühren oder ähnlichen Abgaben und Gebühren befreit, auch wenn solche Vorräte von diesen Luftfahrzeugen auf Flügen über diesem Gebiet verbraucht werden. Güter, die in dieser Weise befreit sind, können nur mit Zustimmung der Zollbehörden der anderen Vertragspartei ausgeladen werden. Solche Güter, die wieder auszuführen sind, sollen bis zur Wiederausfuhr unter der Aufsicht der Zolldienste unter Zollverschluss gehalten werden.

3. Die Gebühren, die eine der Vertragsparteien der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei für die Benützung der Flughäfen oder anderer Einrichtungen, die unter der Kontrolle jener Vertragspartei stehen, auferlegt oder auferlegen lässt, sollen gerecht, vernünftig und nicht höher sein, als für die Benützung solcher Flughäfen und anderer Einrichtungen durch Unternehmungen des meistbegünstigten Staates oder durch jede nationale Unternehmung mit internationalem Linienbetrieb der ersten Vertragspartei bezahlt würde.

Artikel 8

1. Die Tarife für jede vereinbarte Linie sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, inbegriffen die Betriebskosten, ein vernünftiger Gewinn, die besonderen Merkmale jeder Linie und die Tarife, die durch andere Luftverkehrsunternehmungen angewendet werden, in Betracht zu ziehen sind.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife sollen wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen durch die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmungen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt werden. Die bezeichneten Unternehmungen sollen dieses Einvernehmen womöglich durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Lufttransportverbandes oder einer ähnlichen internationalen Organisation zu erreichen suchen.

3. Die derart festgesetzten Tarife unterliegen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien und sind diesen mindestens dreissig 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 sich die bezeichneten Unternehmungen nicht einigen oder werden die Tarife durch die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

5. Bei Fehlen eines solchen Einvernehmens wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 13 dieses Abkommens vorgesehenen Schiedsverfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder Artikels 13 dieses Abkommens festgesetzt worden sind.

Artikel 9

1. Jede Vertragspartei gewährt im gegenwärtigen Zeitpunkt der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei das Recht, die Einnahmenüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei in angemessenem Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen erzielt werden, zum amtlichen Wechselkurs frei zu überweisen.

2. Wenn in einem späteren Zeitpunkt in einem der Länder Bestimmungen über den Zahlungsverkehr mit dem Ausland in Kraft treten, werden die betreffenden Vertragsparteien alles in ihrer Macht Stehende tun, um die freie Überweisung solcher Gelder zu erleichtern.

Artikel 10

1. Die bezeichneten Unternehmungen unterrichten die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien vor der Einführung der vereinbarten Linien über die Art der Linie, die verwendeten Luftfahrzeugmuster und über den vorgesehenen Flugplan. Derselbe Grundsatz gilt auch für alle nachfolgenden Änderungen.

2. Die Luftfahrtbehörden der einen oder anderen Vertragspartei liefern den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Verlangen periodische oder andere statistische Unterlagen, die vernünftigerweise verlangt werden können, um das auf den vereinbarten Linien vorhandene Beförderungsangebot zu überprüfen, und andere ähnliche Auskünfte, die den Verkehrsumfang auf den vereinbarten Linien zeigen.

Artikel 11

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 erreicht werden.

Artikel 12

1. Wenn die eine oder andere Vertragspartei es als wünschbar erachtet, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie Beratungen mit der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Beratungen müssen binnen einer Frist von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges des Gesuches an, beginnen. Jede Änderung, die als Ergebnis solcher Beratungen vereinbart wurde, tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer betreffenden verfassungsrechtlichen Verfahren angezeigt haben werden

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

Artikel 13

1. Entsteht über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens zwischen den Vertragsparteien eine Meinungsverschiedenheit, so werden sich die Vertragsparteien in erster Linie bemühen, sie durch Verhandlungen beizulegen.

2. Erzielen die Vertragsparteien durch Verhandlungen keine Einigung, so können sie übereinkommen, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder Körperschaft zum Entscheid vorzulegen, oder der Streit kann auf Verlangen der einen oder anderen Vertragspartei zum Entscheid einem Schiedsgericht von drei Mitgliedern vorgelegt werden, die auf folgende Weise bezeichnet werden: Jede Vertragspartei ernennt einen Schiedsrichter, und die zwei Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, der Angehöriger eines dritten Staates zu sein hat, als Präsidenten des Schiedsgerichtes. Hat nach Ablauf von zwei Monaten, von dem Zeitpunkt an gerechnet, an dem eine der Vertragsparteien den Schiedsrichter ernannt hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht ernannt, oder konnten sich im Laufe des der Ernennung des zweiten Schiedsrichters folgenden Monats die derart ernannten Schiedsrichter über die Bezeichnung des Präsidenten nicht einigen, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt seine Verfahrensvorschriften selbst.

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

5. Das Schiedsgericht entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.

Artikel 14

Dieses Abkommen und seine allfälligen Änderungen sind bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu hinterlegen.

Artikel 15

Dieses Abkommen und sein Anhang werden mit jedem mehrseitigen Übereinkommen, das für die beiden Vertragsparteien verbindlich werden sollte, in Übereinstimmung gebracht werden.

Artikel 16

Die eine oder andere Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Wunsch zur Kenntnis bringen, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall wird das Abkommen zwölf (12) Monate nach Empfang der Kündigungsanzeige durch die andere Vertragspartei hinfällig, es sei denn, die

Kündigungsanzeige werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so gilt die Anzeige als erhalten vierzehn (14) Tage nach deren Empfang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Artikel 17

Dieses Abkommen unterliegt der Ratifikation. Es tritt am Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft.

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

So geschehen zu Koweit in doppelter Ausfertigung am 24. Januar 1968 in französischer, arabischer und englischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen
Bundesrat:
(gez.) A.Dominicé

Für die Regierung des
Staates von Koweit:
(gez.) A. Al-Samhan

Anhang

Linienpläne

I.

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

Punkte in der Schweiz–Athen–Istanbul oder Nicosia–Koweit–ein Punkt am Arabischen Golf, in beiden Richtungen.

II.

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

Koweit–Beirut–Damaskus–Amman–Kairo–Athen–Rom–Wien–ein Punkt in der Schweiz–London, in beiden Richtungen.

Anmerkungen:

a. Irgendeiner oder mehrere der Punkte auf den festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmung auf irgendeinem oder allen Flügen ausgelassen werden.

b. Die bezeichnete Unternehmung einer der Vertragsparteien hat das Recht, irgendeine ihrer Linien im Gebiet der anderen Vertragspartei zu beenden.

c. Das Wort «oder» bedeutet, wenn es zwischen Punkten im Linienplan «I» gebraucht wird, dass beide Punkte angeflogen werden können, aber nicht auf der gleichen Linie.

d. «Ein Punkt am Arabischen Golf» im Linienplan «I» bedeutet, dass die bezeichnete Unternehmung der Schweiz für alle ihre Linien einen der folgenden Punkte auswählen kann:

Abadan
Bahrain
Doha

e. «Ein Punkt in der Schweiz» im Linienplan «II» bedeutet, dass die bezeichnete Unternehmung von Koweit Verkehrsrechte an zwei Punkten in der Schweiz ausüben kann, aber nicht mehr als ein Punkt darf auf der gleichen Linie angeflogen werden.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr (Vom 22. Mai 1968)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1968
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9956
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.06.1968
Date	
Data	
Seite	1562-1583
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 031

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.