

Bundesblatt

113. Jahrgang

Bern, den 23. März 1961

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*
*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

8210

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerbmässigen Luftverkehr

(Vom 10. März 1961)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (BS 13, 615), das am 7. Dezember 1944 in Chicago abgeschlossen und am 6. Februar 1947 von der Schweiz ratifiziert worden ist, schafft die rechtliche Grundlage für jede Betätigung im internationalen Luftverkehr. Es stellt den Grundsatz auf, dass regelmässige internationale Luftverkehrslinien nur mit Ermächtigung der beteiligten Staaten festgelegt und betrieben werden können. Artikel 6 des Abkommens von Chicago bestimmt ausdrücklich, dass für den Betrieb einer regelmässigen Luftverkehrslinie in oder durch das Gebiet eines Vertragsstaates die Ermächtigung dieses Staates eingeholt werden muss. Im allgemeinen wird eine solche Ermächtigung durch ein zweiseitiges Abkommen zwischen den beteiligten Staaten eingeräumt. Um sich ihre Luftverkehrsverbindungen mit dem Ausland zu sichern, muss auch die Schweiz solche Luftverkehrsabkommen schliessen. Dies wird solange nötig sein, als es nicht gelingt, durch ein mehrseitiges Abkommen über den gewerbmässigen Luftverkehr eine befriedigende internationale Regelung zu treffen.

Die Schweiz hat sich im Luftverkehr einen wichtigen Platz erobern können und nimmt heute rege am internationalen Luftverkehr teil. Es genügt der Hinweis, dass bis heute mit 39 Staaten Abkommen über den gewerbmässigen Luftverkehr abgeschlossen worden sind, die als Rechtsgrundlage für den Betrieb regelmässiger Linien ins Ausland dienen. Das erlaubt der Swissair, auf ihrem ganzen Netz, das sich heute über 27 Länder erstreckt, Zwischenlandungen aus-

zuführen und die jeweilen nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit eingeräumten Verkehrsrechte auszuüben. Unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft ist damit im Sinne der schweizerischen Luftverkehrspolitik in der Lage, rasche Verbindungen mit den wichtigsten Zentren der Weltwirtschaft sicherzustellen.

Nachdem sich das schweizerische Liniennetz auszudehnen begann, mussten neue Anstrengungen unternommen werden, um die schweizerische Stellung zu festigen, insbesondere in Nord- und Südamerika, in Asien und in Afrika. Ebenso musste mit verschiedenen weitern Staaten verhandelt werden, um auf dem Wege zweiseitiger Abkommen die für den Betrieb internationaler Luftverkehrsverbindungen nötigen Rechte auszuweiten und zu vervollständigen. Diese Verhandlungen haben im Laufe der letzten zwei Jahre zum Abschluss von neun neuen Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr geführt, die in Kraft treten, sobald sie ratifiziert werden. Es sind dies:

- das Abkommen vom 10. Januar 1958 zwischen der Schweiz und Kanada betreffend Luftverkehrslinien,
- das Abkommen vom 7. Januar 1959 über den Luftverkehr zwischen der Schweiz und Finnland,
- das Abkommen vom 19. Oktober 1959 über die Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und der Südafrikanischen Union,
- das Abkommen vom 24. März 1960 über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Belgien,
- das Abkommen vom 21. Mai 1960 über den Luftverkehr zwischen der Schweiz und Tunesien,
- das Abkommen vom 14. Juli 1960 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Vereinigten Arabischen Republik über den regelmässigen Luftverkehr,
- das Abkommen vom 16. September 1960 über den Luftverkehr zwischen der Schweiz und der Republik Uruguay,
- das Abkommen vom 5. Oktober 1960 zwischen der Schweiz und Chile über Luftverkehrslinien,
- das Luftverkehrsabkommen vom 31. Oktober 1960 zwischen der Schweiz und der Union von Birma.

Zu den einzelnen Abkommen beehren wir uns folgendes auszuführen:

a. Das Abkommen mit Kanada

Als unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft die Eröffnung neuer Linien nach der Neuen Welt ins Auge fasste, von denen eine voraussichtlich Kanada berühren sollte, wurden Verhandlungen mit den kanadischen Behörden in die Wege geleitet, welche ihrerseits den Wunsch ausgedrückt hatten, ein Luftverkehrsabkommen mit der Schweiz abzuschliessen. Diese Verhandlungen führten am 10. Januar 1958 zur Unterzeichnung eines Abkommens zwischen der Schweiz

und Kanada. Das Abkommen stellt nach der 1945 mit den Vereinigten Staaten getroffenen die zweite vertragliche Regelung über unsern regelmässigen Luftverkehr mit Nordamerika dar.

Das Abkommen entspricht in der Form dem Mustervertrag, wie er durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation empfohlen und von Kanada in seinen Beziehungen zu andern Ländern angewendet wird. Im Gehalt trägt es der protektionistischen Politik Rechnung, welche Kanada bis jetzt beim Abschluss von Luftverkehrsabkommen in der Frage der Luftverkehrsverbindungen immer betrieben hat. Kanada ist bei der Erteilung von Verkehrsrechten an Luftverkehrsgesellschaften anderer Länder seit Jahren stark zurückhaltend. Diese vorsichtige Haltung findet ihren Ausdruck vor allem in Artikel II des Abkommens. Diese Bestimmung enthält das Recht der sogenannten fünften Freiheit nicht, wonach ein Luftfahrzeug Fluggäste, Fracht oder Post aus einem beliebigen Staat absetzen oder zur Beförderung in einen beliebigen Staat aufnehmen kann. Entsprechend wird die Swissair keine Beförderungen aus Deutschland oder Grossbritannien nach Kanada oder umgekehrt vornehmen dürfen. Ebenso wird sie keine Verkehrsrechte zwischen Kanada und Punkten in den Vereinigten Staaten oder in Mexiko erhalten. Das Abkommen regelt damit ausschliesslich die Verkehrsrechte zwischen der Schweiz und Kanada.

Der Artikel III umschreibt im einzelnen das Verfahren zur Erteilung einer Betriebsbewilligung, die Bedingungen, welche für die Erteilung gestellt werden, sowie die Gründe, die zum Entzug der Bewilligung führen können. Ausserdem behalten sich die Vertragsparteien das Recht vor zu prüfen, in wessen Händen das tatsächliche Eigentum jener Unternehmungen liegt, die für den Betrieb vorgesehen sind.

Der Artikel IV enthält Bestimmungen über nationale Gebühren und Zölle sowie über die Ausnahmen von diesen Abgaben. Der internationale Luftverkehr bedarf solcher Erleichterungen; vor allem sollen ihm keine Gebühren auferlegt werden, welche nicht unbedingt erforderlich sind.

Der Artikel V trifft eine allgemeine Regelung über das Beförderungsangebot, indem er vom Grundsatz des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage im Gebiet der Vertragsparteien ausgeht.

Der Artikel VI nennt die Grundsätze, nach denen die Tarife gebildet werden. Diese werden durch die Unternehmungen selber vorgeschlagen, sei es durch direkte Vereinbarung unter sich, sei es durch Anwendung des vom Internationalen Luftverkehrsverband angenommenen Tarifsystems. Der Verband umfasst gegenwärtig 89 Luftverkehrsunternehmungen. Er kennt die Betriebsregeln vieler Linien und ist daher besser als irgend jemand in der Lage, wertvolle Auskünfte über die Gestaltung der Tarife für Fluggäste und Fracht zu geben. Die von den Unternehmungen aufgestellten Tarife sind jedoch der Genehmigung durch die zuständigen Luftfahrtsbehörden der Vertragsparteien unterworfen. Für den Fall endlich, dass es den Gesellschaften nicht möglich sein sollte, sich zu verständigen, oder den Staaten nicht, die Vorschläge der Gesellschaften anzunehmen, sieht der Artikel VI vor, dass die Vertragsparteien, nachdem die

gütlichen Mittel erschöpft sind, den Weg des Schiedsgerichtsverfahrens beschreiten. Diese Regelung der Tarife ist eine unerlässliche Bedingung, um einen Tarifkrieg zu vermeiden.

Der Artikel VII sieht für die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die Verpflichtung vor, sich gegenseitig statistische Auskünfte zukommen zu lassen, während der Artikel VIII die verwaltungstechnische Zusammenarbeit sichert, indem er, unabhängig von einem Rechtsstreit, regelmässige und häufige Besprechungen vorsieht.

Die zwischen den Staaten vorgesehenen Besprechungen können jedoch scheitern und dann zu dem im Artikel IX vorgesehenen Schiedsverfahren Anlass geben, welches für den Fall von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung des Abkommens oder seines Anhangs anwendbar ist.

Weitere Besprechungen sind im Artikel X vorgesehen, wenn eine Vertragspartei das Abkommen ganz oder teilweise ändern will.

Da die Vertragsparteien im Hinblick auf die Eröffnung von Luftverkehrslinien daran interessiert sind, das Abkommen schon vor seiner endgültigen Inkraftsetzung anzuwenden, ist durch einen am Tage der Unterzeichnung erfolgten Notenwechsel eine vorläufige Anwendung vorgesehen.

Bei den im Anhang verzeichneten internationalen Linien, die von den Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien befliegen werden, ist festzustellen, dass die über Montreal führende schweizerische Linie in Chikago endet. Die kanadischen Behörden erklärten sich leider nicht bereit, auch in Toronto Landrechte zuzugestehen. Soll die schweizerische Linie später über Chikago hinausgeführt werden, so wären hiezu neue Verhandlungen erforderlich.

Das mit Kanada abgeschlossene Abkommen weicht von unserer freiheitlichen Luftverkehrspolitik teilweise ab. Wir haben jedoch gute Gründe anzunehmen, dass es später möglich sein werde, im Verlaufe neuer Verhandlungen die allzu einschränkenden Bestimmungen dieses Abkommens zu beseitigen.

b. Das Abkommen mit Finnland

Im Frühjahr 1958 wurde durch die finnische Luftverkehrsgesellschaft Finnair zwischen Helsinki und Basel eine regelmässige Luftverkehrslinie in Betrieb genommen. Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement verlieh die hierfür nötige Konzession.

Nachdem die Finnair den Wunsch ausgesprochen hatte, ihren Kurs mit Inkrafttreten des Winterflugplanes 1958/59 bis nach Genf weiterzuführen, schlugen uns die finnischen Behörden vor, den Verkehr zwischen der Schweiz und Finnland vertraglich zu regeln. Entsprechende Verhandlungen fanden im August 1958 in Bern statt, doch konnte das Abkommen erst im Oktober abgeschlossen werden. In der Zwischenzeit waren noch einige mit dem Abkommen im Zusammenhang stehende Fragen abzuklären.

Das mit Finnland getroffene Abkommen entspricht in grossen Zügen dem schweizerischen Vertragsmuster. Entgegen verschiedenen frühern Ab-

kommen, wo die Verkehrsrechte im Anhang näher bezeichnet wurden, sind hier die Rechte, welche sich die Schweiz und Finnland gegenseitig zugestehen, im ersten Artikel des Abkommens niedergelegt.

Der Artikel 3 ist im Sinne der sogenannten Bermudaklauseln abgefasst worden. Er nennt die Grundlagen für die Bemessung des Beförderungsangebotes, das den Unternehmungen beider Staaten zugestanden wird. Ebenso finden sich Bestimmungen über die enge Zusammenarbeit zwischen den mit dem Betrieb der vereinbarten Linien beauftragten Unternehmungen. Diese Regeln, welche auf freiheitlichen Grundsätzen beruhen, schaffen die nötige Rechtsgrundlage, um Missbräuchen jeglicher Art vorzubeugen, und erlauben, die vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit der Beförderungen aus annehmbar erscheinenden Bedingungen festzusetzen.

Mehrere unserer kürzlich geschlossenen Abkommen enthalten eine Bestimmung, welche den bezeichneten Unternehmungen die durch die Devisenregelung der Vertragsstaaten bei der Überweisung der Verkehrseinnahmen entstehenden Schwierigkeiten ersparen soll. Diese Bestimmung findet sich im Abkommen mit Finnland nicht, was aber keinen Nachteil bedeutet, da der Zahlungsverkehr zwischen den beiden Staaten durch ein besonderes Abkommen vom 15. Oktober 1955 geregelt ist, welches auch für Einnahmen aus dem Luftverkehr gilt (AS 1955, 989).

Die Bestimmungen der Artikel 5 bis 7 regeln in der üblichen Weise die Fragen betreffend die nationalen Gebühren und den Zoll sowie die Ausnahmen von diesen Abgaben, das gegenseitige Verhältnis nationaler Vorschriften, ferner das Recht der andern Vertragspartei zu prüfen, in wessen Händen das wirkliche Eigentum der bezeichneten Unternehmungen liegt und das Recht, die Anwendung der Bestimmungen des Abkommens zu überwachen.

Der Artikel 8 befasst sich mit dem Schiedsverfahren für Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Anwendung oder die Auslegung des Abkommens.

Der Artikel 11 behandelt die verwaltungstechnische Zusammenarbeit zwischen den schweizerischen und finnischen Behörden für statistische Erhebungen und für den Erfahrungsaustausch über die Anwendung des Abkommens.

Der Anhang zum Abkommen erteilt den Luftverkehrsunternehmungen der Schweiz und Finnlands das Recht, Luftverkehrslinien über Zwischenpunkte von einem Land in das andere zu betreiben. Gegenwärtig macht die Schweiz von diesem Recht keinen Gebrauch.

c. Das Abkommen mit der Südafrikanischen Union

Ein erstes Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Südafrikanischen Union ist am 26. August 1954 in Bern abgeschlossen worden. Es ist am 1. April 1955 in Kraft getreten (AS 1955, 979). Entgegen unsern üblichen Vereinbarungen regelt dieses Abkommen, abgesehen von einer allgemeinen Bestimmung über die Gegenseitigkeit, lediglich den Betrieb einer Luftverkehrs-

linie durch eine schweizerische Unternehmung nach Südafrika. Die Südafrikanische Union hatte sich einfach vorbehalten, gleiche Rechte geltend zu machen, verzichtete jedoch vorläufig darauf, eine bestimmte Luftverkehrslinie festzulegen.

Auf Verlangen dieses Staates fanden im Juni 1958 Besprechungen zum Abschluss eines neuen Luftverkehrsabkommens statt. Die Südafrikanische Union wünschte nämlich für die von einer südafrikanischen Unternehmung bereits seit dem 4. Dezember 1957 beflogene Linie Johannesburg-London, die auf Grund einer Konzession auch die Schweiz berührte, eine vertragliche Grundlage zu schaffen. Als Ergebnis der Besprechungen entstand das vorliegende Abkommen, welches am 19. Oktober 1959 in Bern unterzeichnet wurde.

Im Gegensatz zum frühern Abkommen enthält nun das heutige die grundlegenden Bestimmungen, welche üblicherweise in solchen Vereinbarungen enthalten sind, während die gewährten Verkehrsrechte und die besonderen Bedingungen zu deren Ausübung im Anhang verzeichnet sind. Daraus folgt, dass diese Bestimmungen, welche ihrer Natur nach sehr veränderlich sind, nun direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden können (Art. 9).

Artikel 3 beschreibt das Verfahren zur Erteilung einer Betriebsbewilligung und die Bedingungen, unter denen diese entzogen werden kann.

Artikel 4 führt die Grundsätze zur Bildung der Tarife auf und vervollständigt Artikel 11 des frühern Abkommens, um zu vermeiden, dass unter Umständen keine Tarife vereinbart werden können. Hingegen erlaubt er nicht, bei Meinungsverschiedenheiten über Tarife zu einem Schiedsverfahren zu schreiten. Keines der bis heute von der Südafrikanischen Union abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen sieht ein solches Verfahren vor.

Die Artikel 5 bis 7 regeln in der üblichen Weise die Fragen betreffend das gegenseitige Verhältnis verschiedener nationaler Vorschriften, die gleichartige Behandlung der Luftverkehrsunternehmung jedes Staates durch den andern Staat, die Erhebung von Zöllen und die Ausnahmen davon sowie die gelegentlichen statistischen Erhebungen.

Der Artikel 8 gesteht jeder Vertragspartei das Recht zu, in gewissen Fällen die von der bezeichneten Unternehmung betriebene Linie aufzuheben, allerdings erst nach vorgängiger Besprechung unter den Parteien.

Entsprechend einer Übung der südafrikanischen Behörden sieht das Abkommen eine sechsmonatige Kündigungsfrist vor.

Der Anhang enthält die beiderseits vereinbarten Linienpläne, zählt die Verkehrsrechte auf, die zugestanden werden, sowie die besonderen Bedingungen zu deren Ausübung. Er nennt im weiteren bestimmte Einschränkungen mit Bezug auf die Häufigkeit der Kurse, das Beförderungsangebot und die Werbung.

Obwohl das vorliegende Abkommen vom 19. Oktober 1959 gegenüber jenem von 1954 einen Fortschritt bedeutet, schafft es doch immer noch keine restlos befriedigende Grundlage, um unserer nationalen Luftverkehrsunternehmung

zu erlauben, mit Aussicht auf Erfolg zwischen der Schweiz und der Südafrikanischen Union einen regelmässigen Verkehr zu eröffnen.

d. Das Abkommen mit Belgien

Seit mehreren Jahren hatten wir mit Belgien ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen versucht, jedoch nie mit Erfolg, da sich die belgischen Behörden stets gegen den Abschluss eines Abkommens, wie die Schweiz es gewünscht hatte, aussprachen.

Im Dezember 1958 liessen uns die belgischen Luftfahrtbehörden dagegen wissen, dass sie nunmehr bereit wären, den Luftverkehr zwischen der Schweiz und Belgien durch ein zweiseitiges Abkommen zu regeln, weil die belgische Gesellschaft Sabena neben ihren bereits die Schweiz berührenden Linien zwei weitere Linien nach der Schweiz, wovon eine Durchgangslinie, führen möchte.

Bis anhin flog die Swissair ihre Kurse nach Brüssel auf Grund einer Ermächtigung der belgischen Behörden, während die Sabena die Schweiz gestützt auf eine zeitlich begrenzte, jedoch immer wieder erneuerte Konzession des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements bediente.

Nachdem verschiedene Umstände die Eröffnung der beiderseitigen Verhandlungen hinausgezögert hatten, fanden diese dann im Herbst 1959 in Bern statt. Dabei einigte man sich auf einen Wortlaut, der mit wenigen geringen Ausnahmen dem schweizerischen Mustervertrag entspricht. Allerdings regelt das Abkommen lediglich den Verkehr in dritter und vierter Freiheit, d.h. den Verkehr zwischen den beiden beteiligten Staaten.

Im Ausgleich zu den Rechten, welche die Sabena mit dem Durchfliegen der Schweiz genieisst, hätte die Swissair ihrerseits eine Linie durch oder wenigstens bis in den ehemaligen Belgischen Kongo gewünscht. Die belgischen Behörden verweigerten jedoch jedes Durchflugsrecht zugunsten der Swissair durch den Kongo, wären aber geneigt gewesen, dieser die Möglichkeit einzuräumen, über Brüssel und den Nordpol eine Linie in den Fernen Osten oder via Brüssel eine Linie nach Skandinavien zu betreiben. Dieses Angebot konnte nicht angenommen werden, weil die Swissair dank den mit den skandinavischen Staaten abgeschlossenen Abkommen bereits die Möglichkeit besitzt, eine Linie über den Nordpol zu führen, sofern sich das einmal als wünschbar erweist.

Die belgischen Behörden hätten ihrerseits weitere Rechte gewünscht für den Betrieb einer Linie der Sabena über die Schweiz nach dem Mittleren Osten. Dem Begehren konnte nicht entsprochen werden, da für die Verkehrsnachfrage auf der vorgesehenen Strecke schon ein genügendes Angebot zur Verfügung steht.

Daraus folgt, dass das am 24. März 1960 unterzeichnete Abkommen ausschliesslich den direkten Luftverkehr zwischen der Schweiz und Belgien regelt, während die Linien der Sabena nach Afrika vorläufig noch auf Grund von Einzelkonzessionen betrieben werden. Damit behalten wir uns die Möglichkeit vor, die Lage nach Ablauf der Konzessionen jederzeit neu zu überprüfen.

e. Das Abkommen mit Tunesien

Im Sommer 1958 hatte die tunesische Regierung den Wunsch geäußert, mit der Schweiz ein Luftverkehrsabkommen abzuschließen. Die Verhandlungen konnten allerdings erst anfangs Dezember 1959 stattfinden. Sie führten rasch zu einem befriedigenden Ergebnis, da die tunesischen Behörden fast durchwegs die üblichen Bestimmungen unserer Abkommen übernommen hatten. Tunesien hat lediglich in einigen Punkten gewisse Zusätze oder Änderungen verlangt. Wir können uns daher auf die folgenden Bemerkungen beschränken.

Der Betrieb regelmässiger internationaler Luftverkehrslinien ist von der doppelten Sorge beherrscht, einerseits die Gleichheit unter den Luftfahrtunternehmen und anderseits die Bedingungen für einen vernünftigen Wettbewerb zu sichern. Diese Sorge hat oftmals in der Frage des Beförderungsangebots ihren Ausdruck gefunden. Der Artikel 3 des Abkommens mit Tunesien regelt das Beförderungsangebot, indem er die Verteilung des Verkehrs dem Grundsatz der Gleichheit unterstellt. Während nun aber der schweizerische Mustervertrag im Geiste des Abkommens von Bermuda die Gleichheit im Sinne von Gleichheit der Möglichkeiten auffasst, haben die tunesischen Behörden dafür gehalten, dass das vereinbarte Angebot gleichmässig zwischen den bezeichneten Unternehmen Tunesiens und der Schweiz zu verteilen sei. Die Sorge der tunesischen Behörden, in Zukunft zwischen den beteiligten Unternehmungen eine Gleichheit der Verteilung zu sichern, hat sich schon in den zweiseitigen Abkommen bestätigt, welche Tunesien 1959 mit Schweden, Dänemark und den Niederlanden abgeschlossen hat.

Der Artikel 4 nennt die Grundsätze für die Bildung der Tarife. Für die Ausarbeitung der Tarife wird üblicherweise das Tarifbildungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) in Erwägung gezogen. Da die von Tunesien bezeichnete Unternehmung nicht Mitglied der IATA ist, erwähnt Artikel 4, Absatz 1 diesen Verband nicht, übernimmt aber einen Wortlaut, der im Gehalt genau den gleichen Grundsatz ausdrückt.

Die meisten zweiseitigen Abkommen sehen für den Fall von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien ein Schiedsgerichtsverfahren vor. Die tunesischen Behörden waren anfänglich dagegen, dass Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung des Abkommens Gegenstand eines Schiedsspruches bilden sollten. Sie sind der Ansicht, dass Meinungsverschiedenheiten dieser Art wenn möglich zwischen den Luftfahrtbehörden und, wenn sich diese nicht einigen können, durch direkte Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien auf diplomatischem Wege zu regeln seien. Trotzdem ist es auf Verlangen der Schweiz möglich geworden, im Artikel 10 eine zusätzliche Bestimmung einzuflechten, welche für die Vertragsparteien vorsieht, sich in gegenseitigem Einvernehmen dem Schiedsspruch eines durch sie bezeichneten Dritten zu unterziehen.

Der Anhang zum Abkommen enthält die Linienpläne mit den internationalen Luftverkehrslinien, welche von den bezeichneten Unternehmungen der

Vertragsparteien betrieben werden dürfen. Die bezeichnete schweizerische Unternehmung wird insbesondere die Möglichkeit haben, wichtige Zwischenhalte für Linien nach Libyen, Zentral- und Südafrika sowie Südamerika, sei es über die Ost- oder Westküste Afrikas, einzuschalten.

Das Abkommen ist in Tunis am 21. Mai 1960 unter dem üblichen Ratifikationsvorbehalt unterzeichnet worden.

f. Das Abkommen mit der Vereinigten Arabischen Republik

Bei einer Besprechung, die anfangs 1959 zwischen Vertretern der schweizerischen Luftfahrtbehörden und Vertretern der Luftfahrtbehörden der Vereinigten Arabischen Republik stattfand, hatten letztere den Wunsch ausgedrückt, es möchten nächsthin Verhandlungen angebahnt werden, mit dem Ziel, ein neues Luftverkehrsabkommen zu treffen, welches durch einen einzigen Akt die früher mit Ägypten (AS 1951, 585) und Syrien (AS 1955, 972) getroffenen Abkommen ersetzen sollte. Entsprechende Verhandlungen fanden im Herbst 1959 statt und führten zur Ausarbeitung eines Abkommens, das am 14. Juli 1960 in Kairo unterzeichnet wurde. Damit werden die Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Königreich Ägypten über den regelmässigen Luftverkehr, abgeschlossen am 15. Mai 1950 in Kairo, und das Abkommen über den regelmässigen zivilen Luftverkehr zwischen der Schweiz und Syrien, abgeschlossen am 26. Mai 1954 in Damaskus, nach der Inkraftsetzung des neuen Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Vereinigten Arabischen Republik aufgehoben.

Der Inhalt des Abkommens folgt weitgehend jenem des früheren Vertrages zwischen der Schweiz und Ägypten, doch wird das künftige Abkommen mit der Vereinigten Arabischen Republik für unser Land weniger günstig sein als die früher mit Ägypten und Syrien getroffenen. Die Swissair wird nämlich als Folge der von den Behörden der neuen Vereinigten Arabischen Republik befolgten protektionistischen Politik leider auf die Ausübung bestimmter wichtiger Verkehrsrechte zwischen Kairo und Punkten am Persischen Golf (Bahrain, Koweit) verzichten müssen. Die genannten Behörden sind der Ansicht, dass der Verkehr zwischen Kairo und Punkten in andern arabischen Staaten grundsätzlich den Unternehmungen der arabischen Staaten vorzubehalten sei. Dementsprechend wird die Swissair Verkehrsrechte nur noch zwischen Kairo und Dhahran ausüben können.

Im weitem wiederholt der Wortlaut des Abkommens mit einigen kleinern Ausnahmen die Bestimmungen, wie man sie in den meisten unserer Abkommen findet.

Während Artikel 5. Absatz *a* die Verkehrsrechte näher umschreibt, die gegenseitig zugestanden werden müssen, stellt Absatz *b* ein grundsätzliches Verbot der Kobotage auf, in der Weise, dass die Unternehmungen einer Vertragspartei nicht ermächtigt sind, Beförderungen innerhalb des Staatsgebietes der andern Vertragspartei vorzunehmen. Der Grundsatz entspricht dem Abkommen von Chicago.

Artikel 6 sichert den bezeichneten Unternehmungen eine gleiche und gerechte Behandlung zu und bestimmt, dass das Beförderungsangebot nicht nur auf die gegenwärtige, sondern auch auf die voraussehbare künftige Verkehrsnachfrage abzustimmen sei.

Artikel 7 zielt darauf ab, jeden Missbrauch von Rechten durch eine bezeichnete Unternehmung zum Nachteil einer Unternehmung der andern Vertragspartei zu verhindern.

Artikel 9 stellt für die Luftfahrtbehörden oder ihre bezeichneten Unternehmungen die Verpflichtung auf, den Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei Flugpläne, Tarife, Auskünfte und statistische Unterlagen über den Betrieb der vereinbarten Strecken mitzuteilen. Diese Bestimmungen sind annehmbar, da der Austausch dieser Angaben ohnehin allgemein üblich ist.

Artikel 10 gibt den bezeichneten Unternehmungen die Möglichkeit, ein Luftfahrzeug unterwegs auszuwechseln. Der Frage der Auswechselbarkeit der Luftfahrzeuge kommt keine grosse praktische Bedeutung zu.

Entgegen den meisten unserer Abkommen, die vom Tage der Unterzeichnung hinweg vorläufig anwendbar sind, kann das Abkommen mit der Vereinigten Arabischen Republik nicht angewendet werden, solange nicht seine entsprechend der nationalen Gesetzgebung erfolgte Genehmigung durch den Austausch diplomatischer Noten bekannt gegeben worden ist.

g. Das Abkommen mit Uruguay

Auf Initiative der schweizerischen Behörden wurden schon vor einigen Jahren Verhandlungen aufgenommen, um ein Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Republik Uruguay abzuschliessen. Es handelte sich darum, die Reihe der Luftverkehrsabkommen zu ergänzen, die für den Betrieb schweizerischer Linien nach Südamerika nötig sind. Verschiedene Umstände verzögerten das Ergebnis, und die Verhandlungen konnten erst beendet werden, nachdem eine schweizerische Abordnung im Oktober 1959 mit Vertretern der uruguayischen Behörden in Montevideo verhandeln konnte. Das Abkommen wurde schliesslich am 16. September 1960 unter Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet.

Das Abkommen mit Uruguay weicht in der Form leicht vom schweizerischen Mustervertrag ab. Die Darstellung ist etwas ausführlicher, doch ist der Inhalt mit wenigen Ausnahmen praktisch der gleiche. Wir beschränken uns darauf, folgendes hervorzuheben:

Der Artikel 1 legt einige Ausdrücke genau fest, deren Umschreibung der andern Vertragspartei besonders wichtig erschien.

Abweichend vom schweizerischen Abkommensentwurf sind die Verkehrsrechte, welche gegenseitig eingeräumt werden, nach Artikel 2 im Anhang zum Abkommen niedergelegt, wo sie den Linienplänen vorangestellt werden. Hieraus erwachsen keine Nachteile, denn der Anhang bildet einen wesentlichen Bestandteil des Abkommens.

Der Artikel 5 regelt die Festlegung der Tarife in der in unsern Abkommen üblichen Weise, vermeidet es aber, den Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) zu erwähnen, dessen Empfehlungen für die Ausarbeitung der Tarife im allgemeinen Rechnung getragen wird. Das Abkommen enthält einen Wortlaut, der inhaltlich den gleichen Grundsatz zum Ausdruck bringt.

Wie die meisten unserer Abkommen ist auch das Abkommen mit Uruguay gemäss Artikel 15 seit seiner Unterzeichnung vorläufig anwendbar in dem Masse, als das die Landesgesetzgebung jeder Vertragspartei gestattet.

Der Anhang zum Abkommen umschreibt die Rechte, welche die bezeichneten Unternehmungen geniessen, um die vereinbarten Linien zu betreiben, und legt im einzelnen die Strecken fest, welche die schweizerische Luftverkehrsunternehmung ohne jede Einschränkung nach und durch Uruguay betreiben kann.

Die im Anhang aufgeführten Linienpläne sind erfahrungsgemäss oft Gegenstand von Änderungen. Nach Ziffer III des Anhanges werden indessen alle Änderungen der aufgeführten Linien, welche lediglich den Verkehr in andern Gebieten als jenem der Vertragsstaaten betreffen, nicht als Änderungen des Anhanges betrachtet. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können daher einseitig solche Änderungen vornehmen, allerdings unter Vorbehalt sofortiger Anzeige an die Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei.

h. Das Abkommen mit Chile

Die Linienpläne der Luftverkehrsabkommen, die mit verschiedenen südamerikanischen Staaten abgeschlossen worden sind, sehen Luftverkehrslinien vor, die sich für eine Weiterführung nach Chile eignen. Bis Ende 1959 ist mit diesem Land jedoch noch kein Abkommen abgeschlossen worden, das den Betrieb von Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Chile regelt.

Da möglicherweise für die Swissair in nicht allzu ferner Zukunft ein Interesse bestehen wird, ihre Südamerikalinien bis Santiago de Chile zu verlängern, war es für die Schweiz unerlässlich, mit Chile ein zweiseitiges Luftverkehrsabkommen abzuschliessen, um in diesem Land die erforderlichen Lande- und Verkehrsrechte zu sichern.

Nachdem die chilenischen Behörden hiezu ihr grundsätzliches Einverständnis erklärt hatten, wurden im November 1959 in Santiago Verhandlungen aufgenommen, welche rasch zu den gewünschten Vereinbarungen führten. Zum Wortlaut des Abkommens, das am 5. Oktober 1960 in Santiago de Chile unterzeichnet worden ist, sind folgende Bemerkungen anzubringen:

Um alle Missdeutungen zu vermeiden, bestimmt Artikel 1 den genauen Sinn gewisser Ausdrücke, die im Abkommen verwendet werden.

Artikel 2 weicht von der Fassung ab, deren wir uns üblicherweise bedienen, um die grundlegenden Rechte zu umschreiben, die sich die Vertragsparteien gegenseitig einräumen.

Chile ist der mehrseitigen Vereinbarung vom 7. Dezember 1944 über den Transit internationaler Luftverkehrslinien nicht beigetreten und weigert sich

entsprechend, das Recht, sein Gebiet ohne Landung zu überfliegen, zuzugestehen. Bis heute hat es dieses Recht keinem andern Land zugestanden.

Artikel 6 befasst sich mit der Bildung der Tarife. Entgegen der üblichen Klausel sagt diese Bestimmung aber nicht, was vorzukehren ist, wenn die Luftfahrtbehörden die Tarife nicht gutheissen oder sich in der Frage nicht verständigen können. Sie besagt auch nicht, dass die einmal festgesetzten Tarife in Kraft bleiben bis neue geschaffen sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung des Abkommens müssten die Vertragsparteien, nachdem die gütlichen Mittel erschöpft wären, das im Abkommen vorgesehene Schiedsverfahren anwenden.

Artikel 7 sieht das Auswechseln eines Luftfahrzeuges bei einer gegebenen Zwischenlandung vor. Es kommt aber nur unter genau umschriebenen Bedingungen zur Anwendung. Diese eher seltene Bestimmung findet sich noch in unserm Abkommen mit Grossbritannien, Indien, Pakistan und mit der Vereinigten Arabischen Republik.

Artikel 12 erlaubt den Vertragsparteien, für die Flüge von Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmungen unter gewissen Bedingungen besondere Massnahmen zu treffen, sei es aus militärischen Gründen oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit. Diese Bestimmung entspricht dem Artikel 9 des Abkommens von Chikago.

Die Vorbereitung einer regelmässigen Linie besteht im wesentlichen in der Errichtung einer Reihe von Stützpunkten. Die von schweizerischer Seite gewünschte Umschreibung der Strecken im Anhang des Abkommens scheiterte teilweise an der Weigerung der chilenischen Behörden, der bezeichneten schweizerischen Unternehmung zu erlauben, eine Verbindung über die Westküste Südamerikas zu schaffen. Bis heute hat sich keine ausländische, nicht amerikanische Gesellschaft in diesen Abschnitt einschalten können. Die nach Santiago de Chile vorgesehene Linie könnte daher lediglich über die Ostküste Südamerikas betrieben werden.

i. Das Abkommen mit Birma

Im Herbst 1955 prüfte die Swissair die Möglichkeit, eine regelmässige Luftverkehrsverbindung mit verschiedenen Ländern des Fernen Ostens zu schaffen. Luftverkehrsabkommen waren bereits mit den meisten Ländern des Nahen und des Mittleren Ostens abgeschlossen, ferner mit Pakistan, Indien und den Philippinen, und Verhandlungen für ein Abkommen mit Japan standen vor dem Abschluss.

Entsprechend der Entwicklung des schweizerischen Luftverkehrsnetzes nach dem Fernen Osten war es natürlich, dass die Schweiz ihre zukünftigen Luftverkehrsbeziehungen zu Birma ebenfalls vertraglich regelte. Am 31. Oktober 1960 wurde ein Abkommen über den Luftverkehr zwischen den beiden Ländern abgeschlossen, ein Abkommen, das einer schweizerischen Unternehmung das Recht zu kommerziellen Zwischenlandungen in Rangoon sichert, sobald sie die Absicht hat, diesen Punkt zu bedienen.

Die birmanischen Behörden hatten gewünscht, dass ihr Vertragsentwurf als Grundlage der Verhandlungen diene, ein Entwurf, der schon den Behörden mehrerer Länder vorgelegt und von diesen angenommen worden war. Das erklärt auch, weshalb das Abkommen die üblichen Klauseln unserer Verträge in etwas verschiedener Reihenfolge und Form enthält, und dass im Anhang gewisse Bestimmungen aufgenommen worden sind, die sich üblicherweise im Abkommen selber finden.

Der birmanische Entwurf enthielt keine Bestimmung über die Tarife. Es erschien aber nützlich und gegeben, die Bestimmungen des Artikels 4 einzuschieben, welche die Festlegung der Tarife nach einem Verfahren ordnen, das sich bisher immer als befriedigend erwiesen hat.

Ebenso enthält Artikel 5 eine Bestimmung, welche der birmanische Entwurf nicht vorgesehen hat. Unter gewissen Bedingungen können die Einnahmen, welche von den bezeichneten Unternehmungen im Staatsgebiet der andern Vertragspartei erzielt worden sind, überwiesen werden.

Artikel 7 legt die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitsausweisen, Fähigkeitszeugnissen und andern Ausweisen fest.

Artikel 15 regelt in eingehender Weise das Verfahren, welches im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung des Abkommens zu befolgen ist, und sieht zu diesem Zweck ein Schiedsgericht aus drei Mitgliedern vor, das nach bestimmten Bedingungen zu errichten ist.

Artikel 16 räumt den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien das Recht ein, unter gewissen Bedingungen einseitig die im Anhang in den Linienplänen verzeichneten Strecken zu ändern.

Der Anhang zum Abkommen umschreibt die Rechte, welche die beiden Staaten sich gegenseitig einräumen, und bestimmt die Grundsätze, nach denen sich die bezeichneten Unternehmungen auszurichten haben, um ihre Linien unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit der Beförderung zu betreiben.

* * *

Die Abkommen, welche Gegenstand der vorliegenden Botschaft bilden, sind internationale Verträge von unbestimmter Dauer. Sie können jederzeit auf zwölf Monate gekündigt werden mit Ausnahme des Abkommens mit Südafrika, das auf sechs Monate kündbar ist. Der Bundesbeschluss, dessen Entwurf wir Ihnen im Anhang unterbreiten, ist damit dem Referendum nicht unterstellt.

Alle die nachfolgend abgedruckten neuen Abkommen sind von der Eidgenössischen Luftfahrtkommission geprüft worden und haben ihre Zustimmung gefunden.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, die neun neuen Abkommen zu genehmigen und den beiliegenden Beschlussesentwurf anzunehmen.

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

Bern, den 10. März 1961.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Wahlen

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Genehmigung von Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 10. März 1961,

beschliesst:

Einziges Artikel

Die Abkommen über die Errichtung und den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien mit Kanada vom 10. Januar 1958, mit Finnland vom 7. Januar 1959, mit der Südafrikanischen Union vom 19. Oktober 1959, mit Belgien vom 24. März 1960, mit Tunesien vom 21. Mai 1960, mit der Vereinigten Arabischen Republik vom 14. Juli 1960, mit Uruguay vom 16. September 1960, mit Chile vom 5. Oktober 1960 und mit Birma vom 31. Oktober 1960 werden genehmigt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Abkommen

zwischen

der Schweiz und Kanada betreffend Luftverkehrslinien

Abgeschlossen in Bern am 10. Januar 1958

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung von Kanada,
welche das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterschrift aufgelegte
Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt ratifiziert haben, und

vom Wunsche beseelt, im Hinblick auf die Errichtung von Luftverkehrs-
linien zwischen den Gebieten der Schweiz und Kanadas und darüber hinaus in
beiden Richtungen ein Abkommen zu treffen,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel I

Für die Anwendung dieses Abkommens haben die nachstehend umschrie-
benen Ausdrücke die in diesem Artikel angegebene Bedeutung:

1. Der Ausdruck «das Abkommen» bedeutet das am 7. Dezember 1944 in
Chikago zur Unterschrift aufgelegte Abkommen über die internationale Zivil-
luftfahrt und umfasst jeden gemäss Artikel 90 dieses Abkommens angenommenen
Anhang sowie jede Ergänzung der Anhänge oder des Abkommens, welche ge-
mäss den Artikeln 90 und 94 des Abkommens angenommen worden sind.

2. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörde» bedeutet, was die Schweiz betrifft, das
Post- und Eisenbahndepartement, Eidgenössisches Luftamt, und jede Person oder
Organisation, welche ermächtigt ist, die gegenwärtig vom genannten Departe-
ment oder Amt ausgeübt oder ähnlichen Aufgaben zu versehen, und, was Kanada
betrifft, das Verkehrsministerium, Kommission für Luftverkehr, und jede Person
oder Organisation, welche ermächtigt ist, die gegenwärtig vom genannten Mini-
sterium, von der genannten Kommission, ausgeübt oder ähnlichen Aufgaben
zu versehen.

3. Der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bedeutet eine Luftverkehrs-
unternehmung, für die ein Vertragsstaat dem andern Vertragsstaat gemäss
Artikel III schriftlich angezeigt hat, dass diese Unternehmung für den Betrieb der
vereinbarten Linien auf den in dieser Anzeige aufgeführten Flugwegen bezeichnet
ist.

4. Der Ausdruck «Gebiet», bezogen auf einen Staat, bedeutet die unter die Hoheit dieses Staates gestellten Landgebiete und angrenzenden Küstengewässer.

5. Die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmung» und «nichtkommerzielle Landung» haben den Sinn, welchen ihnen der Artikel 96 des Abkommens gibt.

Artikel II

1. Jeder Vertragsstaat gewährt dem andern Vertragsstaat die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zur Errichtung der darin umschriebenen Luftverkehrslinien, welche auf den Flugwegen betrieben werden, die im entsprechenden Abschnitt des Linienplans im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführt sind (hiernach «vereinbarte Linien» und «aufgeführte Flugwege» benannt).

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt die bezeichnete Unternehmung jedes Vertragsstaates beim Betrieb einer vereinbarten Linie auf einem aufgeführten Flugweg nachstehende Rechte:

- a. das Gebiet des andern Vertragsstaates ohne zu landen zu überfliegen;
- b. im Gebiet des andern Vertragsstaates zu nichtkommerziellen Zwecken Landungen vorzunehmen;
- c. auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates an den für diesen Flugweg im Linienplan des Anhangs zu diesem Abkommen aufgeführten Punkten eine Landung vorzunehmen, um dort im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Güter mit Herkunft von und Bestimmung nach den aufgeführten Punkten, welche sich auf dem Gebiete des andern Vertragsstaates befinden, aufzunehmen und abzusetzen;
- d. während des gleichen Fluges auf dem Gebiete des andern Vertragsstaates und von hier weiter Transitverkehr mit Herkunft von oder Bestimmung nach in dritten Staaten gelegenen Punkten zu betreiben;
- e. während aller oder eines Teils der Flüge einen oder mehrere Zwischenpunkte anzulassen.

3. In Absatz 2 hiervor darf nichts derart ausgelegt werden, als ob dadurch der bezeichneten Unternehmung eines Vertragsstaates das Recht verliehen würde, auf dem Gebiete des andern Vertragsstaates gegen Bezahlung oder anderes Entgelt Fluggäste, Postsendungen oder Waren mit Bestimmung nach einem weiteren auf dem Gebiete dieses andern Vertragsstaates gelegenen Punkte aufzunehmen.

Artikel III

1. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, dem andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den aufgeführten Flugwegen schriftlich eine Luftverkehrsunternehmung zu bezeichnen.

2. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Anzeige an den andern Vertragsstaat die Bezeichnung einer Luftverkehrsunternehmung rückgängig zu machen, um eine andere zu bezeichnen.

3. Sobald ein Vertragsstaat über die Bezeichnung einer Luftverkehrsunternehmung durch den andern Vertragsstaat unterrichtet ist, erteilt er unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 hiernach dieser Unternehmung ohne Verzug die nachgesuchte Betriebsbewilligung.

4. Die Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates können von der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage ist, den in Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb internationaler kommerzieller Luftverkehrslinien aufgestellten Bedingungen, welche diese Behörden üblicherweise und vernünftigerweise gemäss den Bestimmungen des Abkommens anwenden, zu genügen.

5. Jeder Vertragsstaat kann einer Luftverkehrsunternehmung die Anerkennung und die Erteilung der in Artikel II, Absatz 2 hievor aufgeführten Rechte verweigern, diese Rechte ungültig erklären oder ihre Ausübung den Bedingungen unterwerfen, welche er für notwendig erachtet, wenn er nicht den Beweis dafür hat, dass das wirkliche Eigentum und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen des Vertragsstaates, welcher sie bezeichnet hat, oder seiner Staatsangehörigen liegt.

6. Nachdem die bezeichnete Unternehmung die Genehmigung erhalten hat, kann sie jederzeit mit dem Betrieb der vereinbarten Linien beginnen. Die Bestimmungen der Absätze 1 und 3 dieses Artikels und des Artikels VI hiernach bleiben vorbehalten.

7. Jeder Vertragsstaat kann die Ausübung der in Artikel II, Absatz 2 hievor aufgeführten Rechte vorübergehend aufheben oder die Betriebsbedingungen auferlegen, welche er als notwendig erachtet, wenn diese Unternehmung sich den Gesetzen und Vorschriften des Vertragsstaates, welcher diese Rechte gewährt, nicht unterzieht, oder wenn sie auf andere Weise den Betrieb nicht gemäss den durch dieses Abkommen aufgestellten Bedingungen führt. Indessen hat es die Meinung, dass mit Ausnahme der Fälle, wo eine sofortige Einstellung oder Auflegung von Bedingungen notwendig ist, um neue Verstösse gegen Gesetze und Vorschriften zu verhindern, von dieser Möglichkeit erst nach vorausgegangener Besprechung mit dem andern Vertragsstaat Gebrauch gemacht werden soll.

Artikel IV

1. Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, die übliche Ausrüstung der Luftfahrzeuge und Bordvorräte, welche durch einen Vertragsstaat oder seine bezeichnete Unternehmung, oder für deren Rechnung, in das Gebiet des andern Vertragsstaates eingeführt, in diesem Gebiet von den Luftfahrzeugen an Bord genommen werden oder daselbst verbleiben und welche ausschliesslich durch die Luftfahrzeuge dieser bezeichneten Unternehmung oder an Bord dieser Luftfahrzeuge verwendet werden, geniessen seitens des ersten Vertragsstaates hinsichtlich der Zollabgaben, Revisionsgebühren oder andern ähnlichen Abgaben und Gebühren nationalen oder örtlichen Charakters die gleiche günstige Behandlung, wie sie denselben, zum Gebrauch durch die Luftfahrzeuge einer nationalen Unternehmung

mung auf diesem Gebiet eingeführten, an Bord genommenen oder dort zurückbehaltenen Gegenständen zuteil wird, oder die Behandlung, wie sie der meistbegünstigten Unternehmung irgend eines andern Staates, welcher am internationalen Verkehr teilnimmt, gewährt wird.

2. Jeder Vertragsstaat erklärt hiermit, dass er seinen eigenen Unternehmungen oder denjenigen eines dritten Staates im Vergleich zu der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates hinsichtlich der Zollabfertigung, Einwanderung, Quarantäne, Devisenkontrolle und ähnlichen Verwaltungsmassnahmen, wie auch hinsichtlich der Benützungsgebühren von Flughäfen, Luftstrassen und andern Einrichtungen keine Vorzugsstellung einräumen werde.

Artikel V

1. Den bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsstaaten wird für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den aufgeführten Flugwegen zwischen den beiden Staatsgebieten eine billige und gleichmässige Behandlung zuteil.

2. Beim Betrieb der vereinbarten Linien berücksichtigt die bezeichnete Unternehmung jedes Vertragsstaates die Interessen der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates, damit die Linien, welche die letztere auf den gleichen Flugwegen oder einem Teil derselben betreibt, nicht ungehörig beeinträchtigt werden.

3. Auf jedem aufgeführten Flugweg wird das durch die bezeichnete Unternehmung eines Vertragsstaates zur Verfügung gestellte Verkehrsangebot sowie das durch die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates zur Verfügung gestellte Verkehrsangebot auf einer vernünftigen Höhe gehalten, welche den öffentlichen Bedürfnissen auf diesem Flugweg entspricht.

4. In der Anwendung der in den vorstehenden Absätzen umschriebenen Grundsätze gilt:

a. Die vereinbarten Linien, welche durch eine bezeichnete Unternehmung betrieben werden, bezwecken vor allem, auf der Grundlage eines vernünftigen Ausnutzungsgrades ein Verkehrsangebot zur Verfügung zu stellen, welches den normalen und vernünftigerweise von dieser Unternehmung voraussehbaren Bedürfnissen für den Luftverkehr mit Herkunft von und Bestimmung nach dem Gebiet des Vertragsstaates, welcher die Unternehmung bezeichnet hat, angepasst ist.

b. Das unter Buchstabe *a* dieses Absatzes vorgesehene Verkehrsangebot kann um ein zusätzliches Verkehrsangebot vergrössert werden für die Bedürfnisse des internationalen Luftverkehrs mit Herkunft von und Bestimmung nach Punkten der aufgeführten Flugwege auf dem Gebiet anderer Staaten als desjenigen, welcher die Unternehmung bezeichnet hat. Dieses zusätzliche Verkehrsangebot wird von den Verkehrsbedürfnissen in dem von der Unternehmung durchquerten Gebiet abhängig gemacht. Dabei soll den durch die Luftverkehrsunternehmungen des andern Vertragsstaates und den durch die hiervoor erwähnten Staaten errichteten Linien in dem Masse Rechnung getragen werden, als

diese Linien internationale Beförderungen auf dem Luftwege mit Herkunft von oder Bestimmung nach ihrem Gebiet vornehmen.

5. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens hindert nichts in diesem Artikel, dass der unbenützte Raum eines Luftfahrzeuges für jeglichen internationalen Luftverkehr, welcher sich zeigte, ausgenützt werden kann.

Artikel VI

1. Die Tarife aller vereinbarten Linien werden in vernünftiger Höhe festgesetzt, wobei alle massgeblichen Faktoren wie die Wirtschaftlichkeit, des Betriebes, ein vernünftiger Gewinn, die besonderen Gegebenheiten der in Betracht gezogenen Linie, wie die Geschwindigkeit und die Bequemlichkeit, sowie die durch andere Luftverkehrsunternehmungen auf irgend einem Teil der aufgeführten Flugwege erhobenen Tarife in Betracht zu ziehen sind. Diese Tarife werden gemäss den folgenden Bestimmungen festgesetzt.

2. Die in Absatz 1 hiervor erwähnten Tarife werden, soweit möglich, im Einvernehmen zwischen den bezeichneten Unternehmungen und nach Prüfung mit den andern Luftverkehrsunternehmungen, welche den ganzen oder einen Teil eines Flugweges befliegen, für jeden Flugweg festgesetzt; diese Vereinbarungen richten sich, soweit als möglich, nach dem Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA). Die derart vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten zur Genehmigung zu unterbreiten.

3. Wenn sich die bezeichneten Unternehmungen über die Tarife nicht einigen können, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten bemühen, die Meinungsverschiedenheit in gegenseitigem Einvernehmen zu schlichten.

4. Die bezeichnete Unternehmung eines Vertragsstaates teilt den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten wenigstens dreissig Tage vor dem in Aussicht genommenen Zeitpunkt des Inkrafttretens jeden gemäss Absatz 2 hiervor aufgestellten Tarif, welchen sie in Kraft zu setzen gedenkt, mit; in gewissen besondern Fällen können die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten diesen Zeitraum von dreissig Tagen ändern.

5. Wenn die Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates die gemäss Absatz 4 hiervor mitgeteilten Tarife nicht genehmigen, dann zeigen sie es den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates und der bezeichneten Unternehmung, welche den umstrittenen Tarif vorgeschlagen hat, schriftlich an, und zwar innert fünfzehn Tagen, welche dem Tag des Einganges dieser Mitteilung folgen oder, in gewissen besondern Fällen, innert einer andern, von den Behörden zu vereinbarenden Frist.

6. Nachdem die in Absatz 5 hiervor erwähnte Anzeige ergangen ist, verständigen sich die Luftfahrtbehörden, um den anzuwendenden Tarif festzusetzen.

7. Wenn die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten nicht dazu gelangen, sich zu verständigen, wird die Meinungsverschiedenheit gemäss den Bestimmungen des Artikels IX hiernach geregelt.

8. Wenn sich eine Verständigung bis zum Ablauf der in Absatz 4 hiervoor erwähnten Zeitspanne von dreissig Tagen nicht erzielen lässt, dann bleibt der umstrittene Tarif bis zur Schlichtung der Meinungsverschiedenheit in der Schwebelast. Der bestehende Tarif bleibt in Kraft.

9. In diesem Artikel kann nichts das Recht eines Vertragsstaates beeinträchtigen, einen Tarif zurückzuweisen, der sich auf einen Flugweg zwischen einem dritten Staat und einem Punkt des Gebietes dieses Vertragsstaates bezieht und welchen er für nachteilig hält.

10. Beim Ausbleiben der in Absatz 5 hiervoor genannten Anzeige wird der in Anwendung von Absatz 4 mitgeteilte Tarif bei Ablauf der angegebenen Frist anwendbar und in Kraft bleiben:

a. bis zum Ablauf der Frist, für welche die Luftfahrtbehörden des einen oder des andern Vertragsstaates ihn als anwendbar erklärt haben, oder

b. bis dass ein neuer oder geänderter Tarif aufgestellt worden ist, um den andern nach den Bestimmungen dieses Artikels zu ersetzen,

je nachdem sich die eine oder die andere dieser Bedingungen zuerst verwirklicht.

11. Ein neuer oder geänderter Tarif, welcher dazu bestimmt ist, einen aufgestellten Tarif zu ersetzen, kann jederzeit für eine bezeichnete Unternehmung eingetragen werden und es sind die Bestimmungen dieses Artikels auf ihn anwendbar, wie wenn es sich um den ersten Tarif handelte. Voraussetzung ist dabei, dass die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten in gegenseitigem Einvernehmen ein Verfahren für die Eintragung und die Aufstellung der geänderten Tarife in kürzeren Fristen annehmen können, als sie in den Absätzen 4 und 5 hiervoor angegeben sind.

12. Die Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates können mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates von der bezeichneten Unternehmung verlangen, dass sie einen neuen oder geänderten Tarif mitteile; die Bestimmungen dieses Artikels sind auf diesen Tarif anwendbar, wie wenn es sich um den ersten Tarif handelte.

Artikel VII

Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsstaates liefern den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates auf ihr Verlangen die periodischen und andern Statistiken, welche im Hinblick auf die Überprüfung des Verkehrsangebotes der bezeichneten Unternehmung des ersten Vertragsstaates auf den vereinbarten Linien vernünftigerweise verlangt werden können. Diese Unterlagen umfassen alle notwendigen Angaben, um den Umfang des von dieser Unternehmung auf den vereinbarten Linien bewältigten Verkehrs sowie seine Herkunft und seine Richtung bestimmen zu können.

Artikel VIII

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten werden regelmässige und häufige Beratungen stattfinden, um eine enge Zusammenarbeit auf allen Gebieten, welche auf die Anwendung dieses Abkommens Bezug haben, sicherzustellen.

Artikel IX

1. Wenn eine Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsstaaten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhangs entsteht, so werden die Vertragsstaaten zuerst versuchen, diese Meinungsverschiedenheit durch direkte Verhandlungen zu beseitigen.

2. Wenn die Vertragsstaaten durch diese Verhandlungen nicht zu einer Verständigung gelangen:

a. dann können sie übereinkommen, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht, einer Person oder Organisation, welche sie bezeichnen, zur Schlichtung zu unterbreiten;

b. können sie sich in dieser Hinsicht nicht einigen oder sind sie nicht einig über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes, welchem sie die Meinungsverschiedenheit unterbreiten wollten, dann kann jeder von ihnen die Meinungsverschiedenheit an jedes zuständige Gericht weiterziehen, welches im Schosse der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation geschaffen werden sollte, oder wenn ein solches fehlt, an den Rat dieser Organisation.

3. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich jedem in Anwendung von Absatz 2 hiervoor ergangenen Schiedsspruch zu unterziehen.

4. Wenn einer der Vertragsstaaten oder wenn die bezeichnete Unternehmung eines derselben sich der Durchführung eines in Anwendung des Absatzes 2 hiervoor ergangenen Schiedsspruches entzieht, dann kann der andere Vertragsstaat alle Rechte, welche er in Anwendung dieses Abkommens dem fehlbaren Vertragsstaat oder der fehlbaren bezeichneten Unternehmung gewährt hat, beschränken, vorübergehend einstellen oder aufheben.

Artikel X

1. Wenn einer der Vertragsstaaten dafür hält, dass Anlass bestehe, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, dann beginnen, falls sie notwendig wären, innert einer angemessenen Frist Beratungen. Jede zwischen den Vertragsstaaten vereinbarte Änderung tritt in Kraft, nachdem sie durch einen Notenaustausch bestätigt worden ist.

2. Im Falle, dass der Abschluss eines mehrseitigen Abkommens über Beförderungen auf dem Luftwege die Vertragsstaaten binden würde, wird dieses Abkommen gemäss den Bestimmungen des genannten Abkommens geändert.

Artikel XI

Jeder Vertragsstaat kann jederzeit dem andern Vertragsstaat seinen Wunsch anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Die gleiche Anzeige ist dem Rate der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu machen. In einem solchen Falle endet das Abkommen zwölf Monate nach Empfang der Kündigungsanzeige durch den andern Vertragsstaat, es wäre denn, dass diese Kündigung in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen würde. Bleibt die Empfangsbestätigung seitens des andern Vertragsstaates aus, dann gilt die Kündigungsanzeige vierzehn Tage nach dem Datum, an welchem sie durch den Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation empfangen wurde, als erhalten.

Artikel XII

Dieses Abkommen und jeder in Anwendung von Artikel X durchgeführte Notenaustausch werden beim Rate der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt.

Artikel XIII

Dieses Abkommen tritt an dem Tage, an dem seine Ratifikation gegenseitig durch einen Notenaustausch angezeigt wird, in Kraft.

So geschehen zu Bern, am 10. Januar 1958 in doppelter Ausfertigung in französischer und englischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) **Max Petitpierre**

Für die Regierung von Kanada:

(gez.) **Edmond Turcotte**

Linienpläne

Abschnitt I

Linien, welche die durch die Schweiz bezeichnete Unternehmung in beiden Richtungen betreiben kann:

Abgangs- punkte	Zwischenpunkte (nach Belieben einer oder mehrere von den angegebenen)	Bestimmungspunkt in Kanada	Punkte darüber hinaus (nach Belieben einer oder mehrere von den angegebenen)
Zürich	Köln	Montreal	a. Chicago
Genf	Amsterdam		b. Punkte in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und in Mexiko (noch zu vereinbaren)
Basel	Paris		
	London		
	Manchester		
	Prestwick		
	Shannon		

Abschnitt II

Linien, welche die durch Kanada bezeichnete Unternehmung in beiden Richtungen betreiben kann:

Abgangs- punkte	Zwischenpunkte (nach Belieben einer oder mehrere von den angegebenen)	Bestimmungspunkt in der Schweiz	Punkte darüber hinaus (nach Belieben einer oder mehrere von den angegebenen)
Montreal	Shannon	Ein durch die Re-	a. Wien und oder Rom
Toronto	London	gierung von Kana-	b. Punkte auf dem europäi-
	Prestwick	da festzusetzender	schen Kontinent (noch zu
	Paris	Punkt	vereinbaren)
	Brüssel		
	Amsterdam		
	Düsseldorf		

Abkommen

über

den Luftverkehr zwischen der Schweiz und Finnland

Abgeschlossen in Bern am 7. Januar 1959

Datum des Inkrafttretens:

----- --

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Finnland,

im Bestreben, die internationale Zusammenarbeit im Bereich des Luftverkehrs soweit als möglich zu fördern und ein Abkommen abzuschliessen, um zwischen den Gebieten ihrer Staaten und darüber hinaus Luftverkehrslinien zu errichten,

haben ihre zu diesem Zweck gehörig Bevollmächtigten ernannt, welche die folgenden Bestimmungen vereinbart haben:

Artikel 1

a. Um die im Anhang festgesetzten internationalen Luftverkehrslinien zu betreiben, gewähren sich die Vertragsparteien, unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens, gegenseitig die folgenden Rechte:

1. Das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei zu überfliegen;
2. Das Recht, auf diesem Gebiet nicht kommerzielle Landungen vorzunehmen und die für den internationalen Luftverkehr bestimmten Flughäfen und anderen Einrichtungen zu benützen;
3. Das Recht, auf diesem Gebiet im internationalen Verkehr an den im Anhang festgesetzten Punkten Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

b. Jede Vertragspartei bezeichnet für den Betrieb der vereinbarten Linien eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmungen.

Artikel 2

a. Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 7 ist der oder den bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen jeder Vertragspartei die erforderliche Betriebsbewilligung zu erteilen.

b. Bevor diesen Unternehmungen gestattet wird, die vereinbarten Linien zu eröffnen, können sie angehalten werden, sich bei der Luftfahrtbehörde der

anderen Vertragspartei darüber auszuweisen, dass sie die Voraussetzungen der Gesetze und Verordnungen erfüllen, welche diese Behörde für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien regelmässig anzuwenden hat.

Artikel 3

a. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen hat sich nach der Verkehrsnachfrage zu richten.

b. Die bezeichneten Unternehmungen haben auf den gemeinsamen Strecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um die betreffenden Linien nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

c. Der Hauptzweck der vereinbarten Linien soll darin bestehen, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Land, dem die bezeichnete Unternehmung angehört, und den Bestimmungsländern entspricht.

d. Das Recht, auf dem Gebiet einer Vertragspartei an den in den nachstehenden Linienplänen bezeichneten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Fracht nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von beiden Vertragsparteien bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt werden und unter Bedingungen, bei denen das Beförderungsangebot angepasst ist:

1. an die Verkehrsnachfrage mit Herkunft aus oder mit Bestimmung nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung oder die Unternehmungen bezeichnet hat;
2. an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien;
3. an die in den überflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage und unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

e. Den bezeichneten Unternehmungen stehen für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen dem Gebiet der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten zu.

Artikel 4

a. Die Tarife werden in vernünftiger Höhe vereinbart, wobei die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn und die besonderen Gegebenheiten jeder Luftverkehrslinie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, zu berücksichtigen sind. Es sind auch die Empfehlungen des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) in Betracht zu ziehen. Fehlen solche Empfehlungen, so beraten sich die bezeichneten Unternehmungen zu diesem Zweck mit den Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten, welche die gleichen Strecken bedienen. Ihre Abmachungen unterliegen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

b. Können sich die bezeichneten Unternehmungen nicht einigen oder werden die Tarife von der Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei nicht genehmigt, so

bemühen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien eine Lösung zu finden. In letzter Linie wird das in Artikel 8 vorgesehene schiedsgerichtliche Verfahren angewendet.

c. Ein neuer oder geänderter Tarif kann nicht zur Anwendung gelangen, wenn die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei damit nicht einverstanden sind, wobei Artikel 8, Buchstabe *d* vorbehalten bleibt. Bis die Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels festgesetzt sind, werden die geltenden Tarife beibehalten.

Artikel 5

a. Für die Benützung der Flughäfen und anderer durch eine Vertragspartei zur Verfügung gestellter Einrichtungen sollen den bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei keine höheren Gebühren auferlegt werden als jene, welche die auf regelmässigen internationalen Linien eingesetzten eigenen Luftfahrzeuge zu entrichten haben.

b. Brennstoffe und Ersatzteile, welche durch die bezeichneten Unternehmungen einer Vertragspartei in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder dort an Bord genommen werden und ausschliesslich für Luftfahrzeuge dieser Unternehmungen bestimmt sind, sind zollfrei. Bei der Erhebung anderer Gebühren und Abgaben werden Brennstoffe und Ersatzteile gleich behandelt, wie wenn sie an Bord von nationalen Luftfahrzeugen eingeführt würden, die auf internationalen Linien eingesetzt sind.

c. Die Luftfahrzeuge, welche die bezeichneten Unternehmungen einer Vertragspartei auf den vereinbarten Linien benützen, sowie Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, die in diesen Luftfahrzeugen verbleiben, sind im Gebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, anderen Gebühren und Abgaben befreit, auch wenn die genannten Sachen auf Flügen über diesem Gebiet verwendet oder verbraucht werden.

Artikel 6

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

b. Die Gesetze und Verordnungen, die auf dem Gebiete einer Vertragspartei die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Post- oder Frachtsendungen regeln, wie die Vorschriften über Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Post- oder Frachtsendungen, die durch Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, solange sich diese Luftfahrzeuge auf dem genannten Staatsgebiet befinden.

Artikel 7

Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung für eine der bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei zu verweigern oder zu widerrufen, wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt innerhalb dieser Unternehmung in Händen von Staatsangehörigen der einen oder der anderen Vertragspartei liegen, oder wenn die Unternehmung sich nicht den in Artikel 6 erwähnten Gesetzen und Verordnungen unterzieht, oder wenn sie die aus diesem Abkommen sich ergebenden Pflichten nicht erfüllt.

Artikel 8

a. Die Vertragsparteien unterwerfen jede Meinungsverschiedenheit über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhanges, die nicht durch direkte Verhandlungen beigelegt werden kann, einem schiedsgerichtlichen Verfahren.

b. Die Vertragsparteien bezeichnen zu diesem Zwecke ein besonderes Schiedsgericht oder irgendeine andere Person oder Organisation.

c. Wenn sich die Vertragsparteien hierüber nicht verständigen können oder wenn sie über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes nicht einig sind, dem sie in gegenseitigem Einvernehmen die Meinungsverschiedenheit unterbreiten wollen, kann jede Vertragspartei hierüber den Entscheid des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation anrufen.

d. Die Vertragsparteien sind verpflichtet, sich jedem Schiedsspruch zu unterziehen, der in Anwendung dieses Artikels gefällt worden ist.

e. Die Vertragsparteien tragen die entstandenen Schiedsgerichtskosten je zur Hälfte.

Artikel 9

Dieses Abkommen und alle späteren Abmachungen sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu hinterlegen.

Artikel 10

Dieses Abkommen und sein Anhang sind mit jedem mehrseitigen Abkommen, welches für beide Vertragsparteien verbindlich wird, in Einklang zu bringen.

Artikel 11

a. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien beraten sich von Zeit zu Zeit im Geiste enger Zusammenarbeit miteinander, um sich über die Anwendung der in diesem Abkommen aufgestellten Grundsätze und über die befriedigende Verwirklichung der darin gesteckten Ziele zu vergewissern. Sie ziehen vor allem die Verkehrsstatistik der vereinbarten Linien in Betracht.

b. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien liefern sich auf Verlangen gegenseitig statistische Unterlagen, die erlauben, sich über den Verkehr auf den vereinbarten Linien ein Bild zu machen.

c. Änderungen der im Anhang zu diesem Abkommen vereinbarten Linienpläne können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden.

Artikel 12

Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen mit einjähriger Kündigungsfrist durch schriftliche Erklärung gegenüber der anderen Vertragspartei aufheben.

Artikel 13

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig angewendet. Es tritt in Kraft, sobald der Schweizerische Bundesrat der Regierung der Republik Finnland auf diplomatischem Wege die Ratifikation des Abkommens angezeigt hat.

So geschehen in Bern am 7. Januar 1959 in doppelter Ausfertigung in französischer Sprache.

Für den Schweizerischen Bundesrat: Für die Regierung der Republik Finnland:
(gez.) **Max Petitpierre** (gez.) **Hugo Valvanne**

Anhang

Linienplan I

Linien, welche die schweizerischen Luftverkehrsunternehmen betreiben können:

Punkte in der Schweiz–Frankfurt a.M. oder Düsseldorf oder Hannover–Kopenhagen–Stockholm–Helsinki;

in beiden Richtungen, mit der Ermächtigung, gewisse Zwischenlandungen bei einzelnen oder allen Flügen ausfallen zu lassen.

Linienplan II

Linien, welche die finnischen Luftverkehrsunternehmen betreiben können:

Punkte in Finnland–Kopenhagen–Köln–Frankfurt a.M.–Genf oder Punkte in Finnland–Malmö–Zürich;

in beiden Richtungen, mit der Ermächtigung, gewisse Zwischenlandungen bei einzelnen oder allen Flügen ausfallen zu lassen.

Abkommen

über

die Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und der Südafrikanischen Union

Abgeschlossen in Bern am 19. Oktober 1959

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Südafrikanischen Union, in Erwägung,

dass es wünschbar erscheint, den Luftverkehr zwischen den Gebieten der Parteien und darüber hinaus durch ein Abkommen zu regeln und die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereiche soweit als möglich zu fördern,

haben ihre zu diesem Zweck gehörig Bevollmächtigten ernannt, welche die nachfolgenden Bestimmungen vereinbart haben.

Artikel 1

Für die Zwecke dieses Abkommens, welches den beigefügten Anhang mit-umfasst, bedeutet:

- a. der Ausdruck «Partei» oder «Parteien», je nachdem wie der Fall liegt, eine Partei oder die beiden Parteien dieses Abkommens;
- b. der Ausdruck «Gebiet» in bezug auf eine Partei die Landgebiete und die ihnen anliegenden Küstengewässer, die der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Protektorat, der Verwaltung oder der Treuhandschaft dieser Partei unterstellt sind;
- c. der Ausdruck «Luftverkehrslinie» jeden regelmässigen Luftverkehr, der durch Luftfahrzeuge für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht besorgt wird;
- d. der Ausdruck «Halt für Nicht-Verkehrszwecke» eine Landung aus irgend einem anderen Grund als die Aufnahme oder das Absetzen von Fluggästen, Post oder Fracht.

Artikel 2

1. Die Parteien gewähren sich gegenseitig die im Anhang festgelegten Rechte für den Betrieb der darin umschriebenen internationalen Luftverkehrslinien, welche ihre Gebiete verbinden oder durchqueren.

2. Jede Partei kann eine Luftverkehrsunternehmung für den Betrieb des im Anhang festgelegten Linienverkehrs bezeichnen.

Artikel 3

1. Jede Partei wird unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 8 ohne unnötige Verzögerung der bezeichneten Unternehmung der anderen Partei die entsprechende Betriebsbewilligung erteilen.

2. Bevor einer bezeichneten Unternehmung gestattet wird, die im Anhang festgelegten Linien zu eröffnen, kann sie angehalten werden, sich bei den Luftfahrtbehörden der anderen Partei darüber auszuweisen, dass sie imstande ist, die Bedingungen der von dieser Behörde normalerweise angewendeten Gesetze und Verordnungen zu erfüllen.

3. Jede Partei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung für eine bezeichnete Unternehmung der anderen Partei zu verweigern oder zu widerrufen, wenn ihr nicht bewiesen wird, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen dieser anderen Partei oder ihrer Staatsangehörigen liegen.

Artikel 4

1. Die Flugpreise und Tarife, die von den bezeichneten Unternehmungen der Parteien erhoben werden und die auf diesen Linien angewandten Beförderungsbedingungen sollen denjenigen entsprechen, die vom Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) vereinbart und von den Luftfahrtbehörden der Parteien genehmigt worden sind.

2. Wenn der Internationale Luftverkehrsverband diesen Flugpreisen und Tarifen nicht zustimmt oder wenn eine solche Zustimmung von den Luftfahrtbehörden einer Partei nicht genehmigt worden ist, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Parteien bemühen, eine Einigung über die Flugpreise und Tarife, welche die bezeichneten Unternehmungen anwenden sollen, zu erzielen.

3. Wenn die im Absatz 2 dargelegten Verhältnisse eintreten, so sollen die Flugpreise und Tarife, die im Zeitpunkt gelten, an welchem der Internationale Luftverkehrsverband nicht zustimmt oder die betreffenden Luftfahrtbehörden diese Zustimmung nicht genehmigen, weiterhin angewendet werden, bis neue Flugpreise und Tarife, wie in Absatz 2 vorgesehen, festgesetzt sind.

Artikel 5

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Partei über den Einflug in deren Gebiet und den Wegflug aus deren Gebiet der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder über die Flüge solcher Luftfahrzeuge über deren Gebiet sind auf die bezeichnete Unternehmung der anderen Partei anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Partei, die auf deren Gebiet die Einreise, den Aufenthalt oder die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht regeln, wie die Vorschriften über Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht anwendbar, die von Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmungen der anderen Partei befördert werden, solange sich diese Luftfahrzeuge auf dem genannten Staatsgebiet befinden.

3. Die Fluggäste, welche das Gebiet einer Partei durchqueren, unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Auf Gepäck und Frachtsendungen im direkten Durchgangsverkehr werden keine Zölle, Revisionsgebühren und ähnlichen Abgaben erhoben.

4. Jede Partei stimmt zu, ihre eigenen Luftverkehrsunternehmungen bei der Anwendung dieser Vorschriften über Zölle, Sichtvermerke, Einwanderung, Quarantäne, Devisenüberwachung und andere Massnahmen für die Beförderung auf dem Luftwege nicht zu bevorzugen.

Artikel 6

1. Brennstoffe, die durch die bezeichnete Unternehmung der einen Partei oder auf deren Rechnung in irgendein Gebiet der anderen Partei eingeführt oder dort an Bord genommen werden und die beim Abflug vom letzten angeflogenen Flughafen in diesem Gebiet an Bord bleiben, sind von Zollabgaben, Revisionsgebühren und ähnlichen Abgaben befreit, vorausgesetzt, dass die übrigen in diesem Gebiet anwendbaren Zollvorschriften beachtet werden.

2. Die in Absatz 1 dargelegte Behandlung soll zusätzlich zu derjenigen zur Anwendung gelangen, welche Artikel 24 des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt umschreibt.

Artikel 7

1. Die von einer Partei bezeichnete Unternehmung soll auf Verlangen der Luftfahrtbehörden der anderen Partei periodische oder andere statistische Veröffentlichungen liefern, die zur Ermittlung des Umfanges des Verkehrsabkommens auf den im Anhang festgesetzten Linien und zur Ermittlung der Herkunft und der Bestimmung dieses Verkehrs als notwendig erachtet werden.

2. Zwischen Vertretern der Luftfahrtbehörden der Parteien sollen von Zeit zu Zeit Besprechungen stattfinden, um die Lage im Lichte der Verkehrsstatistiken zu überprüfen.

Artikel 8

Ungeachtet der Bestimmungen des Artikels 3 hat eine Partei das Recht, die nach den Bestimmungen dieses Abkommens durch die bezeichnete Luftverkehrsunternehmung der anderen Partei betriebene Luftverkehrslinie einzustellen, wenn diese Unternehmung sich den Gesetzen und Verordnungen der

erstgenannten Partei nicht fügt oder irgendeiner Bestimmung oder Bedingung, die in diesem Abkommen oder im Anhang enthalten sind, nicht nachkommt; es versteht sich, dass dieses Recht erst ausgeübt wird nach einer Beratung mit der anderen Partei, ausser wenn die unverzügliche Einstellung wesentlich ist, um weitere Verletzungen eines oben genannten Gesetzes oder einer Vorschrift, Bestimmung oder Bedingung zu verhindern.

Artikel 9

Änderungen des Anhangs können zwischen den Luftfahrtbehörden der Parteien vereinbart werden.

Artikel 10

Dieses Abkommen und der Anhang sollen mit jedem mehrseitigen Abkommen, dem beide Parteien beitreten sollten, in Übereinstimmung gebracht werden.

Artikel 11

1. Dieses Abkommen wird vom Tage der Unterzeichnung an vorläufig angewendet und tritt an dem Tage in Kraft, an dem der Schweizerische Bundesrat der Regierung der Südafrikanischen Union dessen Ratifikation anzeigt.

2. Wenn die Ratifikation nicht, wie in Absatz 1 vorgesehen, innerhalb einer Zeitspanne von zwölf Monaten vom Datum der Unterzeichnung an angezeigt wird, kann jede Partei die vorläufige Anwendung dieses Abkommens beenden, indem sie der anderen Partei eine schriftliche Anzeige sechs Monate im voraus zukommen lässt.

3. Vom Tage der Anzeige der Ratifikation gemäss Absatz 1 bleibt dieses Abkommen auf unbestimmte Zeit in Kraft, es sei denn, dass eine Partei der anderen sechs Monate im voraus schriftlich den Entschluss anzeigt, ihm ein Ende zu setzen.

4. Dieses Abkommen ersetzt das am 26. August 1954 zwischen der Schweiz und der Südafrikanischen Union in Bern geschlossene Abkommen.

So geschehen zu Bern am 19. Oktober 1959 in zweifacher Ausfertigung in französischer und englischer Sprache, welche beide in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat: Für die Regierung der Südafrikanischen

(gez.) **Max Petitpierre**

Union:

(gez.) **M. I. Botha**

Anhang

I.

A. Die Luftverkehrslinie der Unternehmung, die von der Regierung der Südafrikanischen Union bezeichnet wird, ist auf einer der folgenden Strecken in beiden Richtungen zu betreiben:

- a. Südafrika–Salisbury/Livingstone–Nairobi–Khartum/Kairo–Athen–Rom–Zürich–Frankfurt/Amsterdam–London; oder
- b. Südafrika–Leopoldville/Brazzaville–Kano–Algier/Rom–Zürich–Frankfurt/Amsterdam–London.

B. Die Luftverkehrslinie der Unternehmung, die vom Schweizerischen Bundesrat bezeichnet wird, ist auf einer der folgenden Strecken in beiden Richtungen zu betreiben:

- a. Schweiz–Mailand/Rom–Tunis/Algier/Tripolis–Kano–Lagos/Accra–Leopoldville/Brazzaville–Livingstone/Salisbury–Johannesburg; oder
- b. Schweiz–Mailand/Rom–Athen–Beirut–Kairo–Khartum–Addis Abeba–Entebbe/Nairobi–Livingstone/Salisbury–Johannesburg.

C. Irgendeiner oder alle der Punkte auf einer im Unterabsatz A oder B festgelegten Strecke können auf einem oder allen Flügen nach Wahl der betreffenden bezeichneten Unternehmung ausgelassen werden.

II.

Die Punkte auf den im Unterabsatz A des Absatzes I festgelegten Strecken, an denen, unter Vorbehalt des Wettbewerbs durch irgendeinen interessierten Drittstaat, von der durch die Regierung der Südafrikanischen Union bezeichneten Unternehmung Fluggäste, Post und Fracht von oder nach schweizerischem Gebiet

- a. abgesetzt oder an Bord genommen werden können (zugebilligte Verkehrsrechte); und
- b. nicht abgesetzt oder an Bord genommen werden können (Halte für Nicht-Verkehrszwecke);

sind die folgenden:

i. (Linie, die im Unterabsatz A *a* des Absatzes I festgelegt ist)

Staat	Verkehrshalte	Halte für Nichtverkehrszwecke
Südafrikanische Union	Punkte in der Südafrikanischen Union	—
Föderation von Rhodesien und Nyassaland	Salisbury oder Livingstone	—
Kenya	Nairobi	—
Sudan oder	—	Khartum oder
Vereinigte Arabische Republik	—	Kairo

Staat	Verkehrshalte	Halte für Nichtverkehrs- zwecke
Griechenland	—	Athen
Italien	—	Rom
Schweiz	Zürich	—
Bundesrepublik Deutschland oder Niederlande	—	Frankfurt oder Amsterdam
Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland	—	London

oder

ii. (Linie, die im Unterabsatz A b des Absatzes I festgelegt ist)

Staat	Verkehrshalte	Halte für Nichtverkehrs- zwecke
Südafrikanische Union	Punkte in der Südafrikani- schen Union	---
Belgischer Kongo oder Französisch Äquatorialafrika	—	Leopoldville oder Brazzaville
Nigeria	Kano	—
Algerien	—	Algier
Italien	—	Rom
Schweiz	Zürich	—
Bundesrepublik Deutschland oder Niederlande	—	Frankfurt oder Amsterdam
Vereinigtes Königreich von Grossbritannien und Nordirland	—	London

III.

Die Punkte auf den im Unterabsatz B des Absatzes I festgelegten Strecken, an denen, unter Vorbehalt des Wettbewerbs durch irgendeinen interessierten Drittstaat, von der durch den Schweizerischen Bundesrat bezeichneten Unternehmung Fluggäste, Post und Fracht von oder nach dem Gebiet der Südafrikanischen Union

a. abgesetzt oder an Bord genommen werden können (zugebilligte Verkehrsrechte); und

b. nicht abgesetzt oder an Bord genommen werden können (Halte für Nicht-Verkehrszwecke);

sind die folgenden:

i. (Linie, die im Unterabsatz B a des Absatzes I festgelegt ist)

Staat	Verkehrshalte	Halte für Nichtverkehrs- zwecke
Schweiz	Punkte in der Schweiz	—
Italien	—	Mailand oder Rom
Tunis oder	Tunis oder	—
Algerien oder	Algier oder	—

Staat	Verkehrshalte	Halte für Nichtverkehrs- zwecke
Vereinigtes Königreich von Libyen	Tripolis	—
Nigeria	Kano	—
Ghana oder Nigeria	Accra oder Lagos	—
Belgischer Kongo oder Französisch Äquatorialafrika	Leopoldville oder Brazzaville	—
Föderation von Rhodesien und Nyassaland	—	Livingstone oder Salisbury
Südafrikanische Union	Johannesburg	—
	oder	

ii. (Linie, die im Unterabsatz B b des Absatzes I festgelegt ist)

Staat	Verkehrshalte	Halte für Nichtverkehrs- zwecke
Schweiz	Punkte in der Schweiz	—
Italien	—	Mailand oder Rom
Griechenland	Athen	—
Libanon	Beirut	—
Vereinigte Arabische Republik	Kairo	—
Sudan	Khartum	—
Äthiopien	Addis Abeba	—
Uganda oder Kenya	—	Entebbe oder Nairobi
Föderation von Rhodesien und Nyassaland	—	Livingstone oder Salisbury
Südafrikanische Union	Johannesburg	—

IV.

1. Ungeachtet der Bestimmungen des Absatzes II hat die durch die Regierung der Südafrikanischen Union bezeichnete Unternehmung in Zürich nicht mehr als achtundfünfzig Fluggäste auf jedem einzelnen Flug an Bord zu nehmen oder abzusetzen und es kann auch kein Übertrag des unausgenützten Beförderungsangebotes vom einen auf den anderen Flug erfolgen.

2. Ungeachtet der Bestimmungen des Absatzes III hat die vom Schweizerischen Bundesrat bezeichnete Unternehmung in Johannesburg nicht mehr als achtundfünfzig Fluggäste auf jedem einzelnen Flug an Bord zu nehmen oder abzusetzen und es kann auch kein Übertrag des unausgenützten Beförderungsangebotes vom einen auf den anderen Flug erfolgen.

V.

1. Die Häufigkeit auf der durch die von der Regierung der Südafrikanischen Union bezeichneten Unternehmung betriebenen Luftverkehrslinie beträgt einen Flug in der Woche.

2. Die Häufigkeit auf der durch die vom Schweizerischen Bundesrat bezeichneten Unternehmung betriebenen Luftverkehrslinie beträgt einen Flug in der Woche.

VI.

Die durch den Schweizerischen Bundesrat bezeichnete Unternehmung soll keine Anzeigen veröffentlichen oder veranlassen, welche geeignet sind, den Verkehr aus dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland nach dem Gebiet der Südafrikanischen Union oder aus dem Gebiet der Südafrikanischen Union nach dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland zu fördern oder über ihre Linien zu leiten.

Abkommen

über

Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Belgien

Abgeschlossen in Bern am 24. März 1960

Datum des Inkrafttretens.

Der Schweizerische Bundesrat und die Belgische Regierung,

im Bestreben, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs soweit als möglich zu fördern,

und im Bestreben, ein Abkommen abzuschliessen, um zwischen den Gebieten ihrer Staaten und darüber hinaus Luftverkehrslinien zu errichten,

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

Artikel 1

a. Um die im Anhang zu diesem Abkommen festgesetzten internationalen Luftverkehrslinien zu betreiben, gewahren sich die Vertragsparteien, unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens, gegenseitig folgende Rechte:

1. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
2. das Recht, auf diesem Gebiet nicht kommerzielle Landungen vorzunehmen;
3. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang bezeichneten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

b. Jede Vertragspartei wird eine Luftverkehrsunternehmung für den Betrieb der vereinbarten Linien bezeichnen.

Artikel 2

a. Jede Vertragspartei hat unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 8 ohne Verzug der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmung die erforderliche Betriebsbewilligung zu erteilen.

b. Bevor der bezeichneten Unternehmung jedoch gestattet wird, die vereinbarten Linien zu eröffnen, kann sie angehalten werden, sich bei der Luft-

fahrtbehörde der anderen Vertragspartei darüber auszuweisen, dass sie die Voraussetzungen der Gesetze und Verordnungen erfüllt, die diese Behörde für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien regelmässig anzuwenden hat.

Artikel 3

a. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen hat sich nach der Verkehrsnachfrage zu richten.

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

c. Die bezeichneten Unternehmungen nehmen auf den gemeinsamen Strecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht, um ihre Linien nicht ungerichtlich zu beeinträchtigen.

d. Die vereinbarten Linien bezwecken vor allem, Beförderungsmöglichkeiten anzubieten, die der Verkehrsnachfrage zwischen dem Land, dem die Unternehmung angehört, und den Bestimmungsländern entsprechen.

e. Das Recht, auf dem Gebiet einer Vertragspartei an den im Linienplan im Anhang bezeichneten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Fracht nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, wird entsprechend den von beiden Vertragsparteien bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt, und zwar unter der Bedingung, dass das Beförderungsangebot angepasst sei:

1. an die Verkehrsnachfrage mit Herkunft aus oder mit Bestimmung nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat;
2. an die Bedürfnisse eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien;
3. an die Verkehrsnachfrage der überflogenen Gebiete und unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

Artikel 4

Die Tarife für alle vereinbarten Linien sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle mitbestimmenden Einflüsse zu berücksichtigen sind, wie die Betriebskosten, ein vernünftiger Gewinn, die besonderen Gegebenheiten der betreffenden Linie und die Tarife, die von anderen Luftverkehrsunternehmungen, die ganz oder zum Teil die gleiche Strecke befliegen, angewendet werden. Die Tarife werden gemäss folgenden Grundsätzen festgesetzt:

1. Die Tarife werden wenn möglich im Einvernehmen zwischen den bezeichneten Unternehmungen und nach Beratung mit anderen Luftverkehrsunternehmungen, die ganz oder zum Teil die gleiche Strecke befliegen, festgesetzt. Diese Abmachung hält sich soweit als möglich an die Empfehlungen des Internationalen Luftverkehrsverbandes. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zur Genehmigung vor-

zulegen. Wenn die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei diese Tarife nicht genehmigen, haben sie es den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei schriftlich binnen 15 Tagen vom Zeitpunkt der Mitteilung dieser Tarife hinweg oder binnen einer anders vereinbarten Frist anzuzeigen.

2. Können sich die bezeichneten Unternehmungen nicht einigen oder werden die Tarife von der Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei nicht genehmigt, so bemühen sich die genannten Behörden, eine Verständigung über die Tarife zu finden.

3. In letzter Linie ist die Meinungsverschiedenheit durch das in Artikel 9 vorgesehene schiedsgerichtliche Verfahren zu entscheiden.

4. Die jeweils geltenden Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Anwendung dieses Artikels oder des Artikels 9 festgesetzt sind.

Artikel 5

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, der anderen Vertragspartei die freie Überweisung der Reineinnahmen zum offiziellen Kurs zu ermöglichen, die auf ihrem Gebiet im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Post und Waren durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei erzielt worden sind. Soweit der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien in einem besonderen Abkommen geregelt ist, wird dieses angewendet.

Artikel 6

a. Brennstoffe und Ersatzteile, die durch die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder dort an Bord genommen werden und ausschliesslich für die Luftfahrzeuge dieser Unternehmung bestimmt sind, sind zollfrei.

b. Die Luftfahrzeuge, welche die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei auf den vereinbarten Linien benützt, ebenso wie die Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und die Bordvorräte, die in diesen Luftfahrzeugen verbleiben, sind im Gebiete der anderen Vertragspartei von Zöllen und anderen ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, auch wenn diese Sachen auf Flügen über dem genannten Gebiet verwendet oder verbraucht werden.

Artikel 7

a. Die Gesetze und Verordnungen, die im Gebiet einer Vertragspartei den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind für die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei anwendbar.

b. Die Gesetze und Verordnungen, die im Gebiet einer Vertragspartei die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise der Fluggäste, Besatzungen, Post und Fracht regeln, namentlich die Vorschriften über Abfertigung, Einwande-

zung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Post und Fracht, die durch Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, solange sich diese Luftfahrzeuge auf dem genannten Gebiet befinden.

c. Die Fluggäste, die das Gebiet einer Vertragspartei durchreisen, unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Auf dem Gepäck und der Fracht im direkten Durchgangsverkehr werden keine Zölle und anderen Abgaben erhoben.

d. Jede Vertragspartei erklärt, bei der Anwendung der Vorschriften über den Zoll, die Sichtvermerke, die Einwanderung, die Quarantäne, die Geldwechselkontrolle oder andere Vorschriften betreffend den Luftverkehr, den eigenen Unternehmungen im Vergleich zur bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei keine Vorrechte zu gewähren.

Artikel 8

Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei zu verweigern oder zu widerrufen, wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen der anderen Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen oder wenn die Unternehmung sich den Gesetzen und Verordnungen nicht unterzieht oder die Pflichten gemäss diesem Abkommen nicht erfüllt.

Artikel 9

a. Die Vertragsparteien unterwerfen jede Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhangs, die nicht durch direkte Verhandlungen beigelegt werden kann, dem schiedsgerichtlichen Verfahren.

b. Die Vertragsparteien bezeichnen zu diesem Zwecke ein besonderes Schiedsgericht oder irgendeine andere Person oder Organisation.

c. Wenn sich die Vertragsparteien hierüber nicht verständigen können oder wenn sie über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes nicht einig sind, dem sie die Meinungsverschiedenheit in gegenseitigem Einvernehmen unterbreiten wollen, kann jede von ihnen die Meinungsverschiedenheit zum Entscheid dem Internationalen Gerichtshof unterbreiten.

d. Die Vertragsparteien sind verpflichtet, sich jedem Schiedsspruch zu unterziehen, der in Anwendung dieses Artikels gefällt worden ist.

e. Das Schiedsgericht bestimmt über die Verteilung der entstandenen Verfahrenskosten.

Artikel 10

Dieses Abkommen und alle späteren Abmachungen sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu hinterlegen.

Artikel 11

Dieses Abkommen und sein Anhang sind mit jedem mehrseitigen Abkommen, das für beide Vertragsparteien verbindlich wird, in Einklang zu bringen.

Artikel 12

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

b. Änderungen des Anhanges dieses Abkommens können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden.

c. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien liefern sich auf Verlangen periodische statistische Unterlagen oder andere ähnliche Auskünfte, die nötig sind, um den Verkehrsumfang auf den vereinbarten Linien zu beurteilen.

Artikel 13

Jede Vertragspartei kann jederzeit der anderen Vertragspartei ihren Entschluss, dieses Abkommen zu kündigen, anzeigen. Diese Anzeige erfolgt gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation. In diesem Falle endet das Abkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt des Empfangs der Kündigungsanzeige durch die andere Vertragspartei, ausgenommen wenn die genannte Anzeige in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Zeitspanne zurückgezogen wird. In Ermangelung einer Empfangsbestätigung von seiten der anderen Vertragspartei wird die Anzeige ihr vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt des Empfangs durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation als zugestellt betrachtet.

Artikel 14

Dieses Abkommen unterliegt der Ratifikation. Es wird vom Tage der Unterzeichnung an vorläufig angewendet und tritt an dem Tage in Kraft, an dem die Ratifikation durch Austausch diplomatischer Noten gegenseitig angezeigt wird.

So geschehen zu Bern am 24. März 1960 in doppelter Ausfertigung in französischer Sprache.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) **Max Petitpierre**

Für die Belgische Regierung:

(gez.) **F. Seynaeve**

Anhang**Linienplan I**

Linien, welche die schweizerische Luftverkehrsunternehmung betreiben kann:

Punkte in der Schweiz — Punkte in Belgien
in beiden Richtungen

Linienplan II

Linien, welche die belgische Luftverkehrsunternehmung betreiben kann:

Punkte in Belgien — Punkte in der Schweiz
in beiden Richtungen

Abkommen

über

den Luftverkehr zwischen der Schweiz und Tunesien

Abgeschlossen in Tunis am 21. Mai 1960

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Tunesien,
im Bestreben, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs im Geiste des am 7. Dezember 1944 in Chicago abgeschlossenen Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt soweit als möglich zu fördern,

und im Bestreben, ein Abkommen abzuschliessen, um zwischen den Gebieten ihrer Staaten und darüber hinaus Luftverkehrslinien zu errichten,

haben ihre, zu diesem Zwecke gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten ernannt, die folgendes vereinbart haben:

Artikel 1

a. Um die im Anhang zu diesem Abkommen festgesetzten internationalen Luftverkehrslinien zu betreiben, gewähren sich die Vertragsparteien, unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens, gegenseitig folgende Rechte:

1. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei zu überfliegen, ohne dort zu landen;
2. das Recht, auf dem genannten Gebiet nicht kommerzielle Landungen vorzunehmen;
3. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang bezeichneten Punkten Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

b. Jede Vertragspartei wird eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien bezeichnen.

Artikel 2

a. Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 9 erteilt jede Vertragspartei der oder den durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die erforderliche Betriebsbewilligung.

b. Bevor jedoch die bezeichneten Unternehmungen ermächtigt werden, die vereinbarten Linien zu eröffnen, können sie angehalten werden, sich bei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei darüber auszuweisen, dass sie die Voraussetzungen der Gesetze und Verordnungen erfüllen, welche diese Behörde für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien regelmässig anzuwenden hat.

Artikel 3

a. Die bezeichneten Unternehmungen geniessen für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche Rechte.

b. Die bezeichneten Unternehmungen nehmen auf den gemeinsamen Strecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht, um ihre Linien nicht ungerichtlich zu beeinträchtigen.

c. Die vereinbarten Linien haben den Hauptzweck, zu einem vernünftigen Ausnutzungsgrad Beförderungsmöglichkeiten anzubieten, die der Verkehrsnachfrage zwischen dem Lande, dem die bezeichneten Unternehmungen angehören, und den Bestimmungsländern entsprechen.

d. Das Recht, auf dem Gebiet einer Vertragspartei an den im Linienplan des Anhanges zu diesem Abkommen bezeichneten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Fracht nach oder von dritten Staaten aufzunehmen und abzusetzen, wird entsprechend den von beiden Vertragsparteien bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt, und zwar unter der Bedingung, dass das Beförderungsangebot angepasst sei:

1. an die Verkehrsnachfrage mit Herkunft aus oder mit Bestimmung nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmungen bezeichnet hat;
2. an die Bedürfnisse eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien;
3. an die Verkehrsnachfrage der überflogenen Gebiete und unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

Artikel 4

Die Tarife für alle vereinbarten Linien sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle mitbestimmenden Einflüsse zu berücksichtigen sind, umfassend die Betriebskosten, einen vernünftigen Gewinn, die Besonderheiten jeder Linie und die Tarife, die von anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder zum Teil die gleiche Strecke befliegen, angewendet werden. Die Tarife werden nach folgenden Grundsätzen festgesetzt:

1. Die Tarife werden wenn möglich im Einvernehmen zwischen den bezeichneten Unternehmungen nach Beratung mit anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder zum Teil die gleiche Strecke befliegen, festgesetzt. Diese Einigung wird soweit als möglich im Rahmen eines internationalen Luftverkehrsverbandes, dem die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien angehören, verwirklicht. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zur Genehmigung vorge-

legt. Wenn die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei diese Tarife nicht genehmigen, haben sie es den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei schriftlich binnen 15 Tagen vom Zeitpunkt der Mitteilung dieser Tarife hinweg oder binnen einer anderen noch zu vereinbarenden Frist anzuzeigen.

2. Können sich die bezeichneten Unternehmungen nicht einigen oder werden die Tarife von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, eine Verständigung über die einzuführenden Tarife zu erzielen.

3. In letzter Linie ist die Meinungsverschiedenheit nach den in Artikel 10 vorgesehenen Bestimmungen zu regeln.

4. Die bestehenden Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife gestützt auf diesen Artikel oder Artikel 10 festgesetzt sind.

Artikel 5

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, der anderen Vertragspartei die freie Überweisung der Reineinnahmen zum offiziellen Kurs zu ermöglichen, die auf ihrem Gebiet im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Post und Fracht durch die bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei erzielt worden sind. Soweit der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien in einem besonderen Abkommen geregelt ist, wird dieses Abkommen angewendet.

Artikel 6

a. Brennstoffe und Ersatzteile, die durch oder für eine Vertragspartei oder deren bezeichnete Unternehmungen in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder dort an Bord genommen werden und ausschliesslich für die Luftfahrzeuge dieser Unternehmungen bestimmt sind, geniessen, unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit, was Zölle, Inspektionskosten sowie andere Gebühren und Abgaben betrifft, durch die letztgenannte Vertragspartei eine ebenso günstige Behandlung, wie sie den nationalen Unternehmungen, die internationale Luftverkehrslinien betreiben, oder denen der meistbegünstigten Nation zuteil wird.

b. Die Luftfahrzeuge, welche die bezeichneten Unternehmungen einer Vertragspartei auf den vereinbarten Linien benützen, ebenso wie die Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile. Gegenstände der normalen Ausrüstung und die Bordvorräte, die in diesen Luftfahrzeugen verbleiben, sind im Gebiete der anderen Vertragspartei von Zöllen und anderen ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, auch wenn diese Sachen auf Flügen über dem genannten Gebiet verwendet oder verbraucht werden.

c. Jede der Vertragsparteien ist einverstanden, dass die erhobenen oder bewilligten Gebühren, die den Unternehmungen der anderen Vertragspartei für die Benützung der Flughäfen und anderen Einrichtungen auferlegt werden, nicht höher sind als diejenigen, die für die Benützung der genannten Flughäfen und Einrichtungen durch die nationalen Luftfahrzeuge, die auf entsprechenden internationalen Luftverkehrslinien eingesetzt sind, entrichtet werden.

Artikel 7

Lufttüchtigkeitsausweise, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die durch eine Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden und nicht abgelaufen sind, werden durch die andere Vertragspartei für die Zwecke des Betriebes der im Anhang zu diesem Abkommen festgesetzten Strecken und Linien als gültig anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die ihren eigenen Staatsangehörigen durch einen anderen Staat ausgestellt worden sind, nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 8

a. Die Gesetze und Verordnungen, die auf dem Gebiet einer Vertragspartei den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind für die bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei anwendbar.

b. Die Gesetze und Verordnungen, die auf dem Gebiet einer Vertragspartei die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise der Fluggäste, Besatzungen, Post und Fracht regeln, namentlich die Vorschriften über Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Post und Fracht, die durch Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, solange sich diese Luftfahrzeuge auf dem genannten Gebiet befinden.

c. Die Fluggäste, die das Gebiet einer Vertragspartei durchreisen, unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Auf dem Gepäck und der Fracht im direkten Durchgangsverkehr werden keine Zölle und anderen Abgaben erhoben.

d. Jede Vertragspartei erklärt, bei der Anwendung der Vorschriften über den Zoll, die Sichtvermerke, die Einwanderung, die Quarantäne, die Geldwechselkontrolle oder anderer Vorschriften betreffend den Luftverkehr, den eigenen Unternehmungen im Vergleich zu den bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei keine Vorrechte zu gewähren.

Artikel 9

Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung der bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei zu verweigern oder zu widerrufen, wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmungen in Händen der anderen Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen, oder wenn die bezeichneten Unternehmungen sich den Gesetzen und Verordnungen nicht unterziehen oder die sich aus diesem Abkommen ergebenden Pflichten nicht erfüllen.

Artikel 10

Die Vertragsparteien regeln jede Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens durch direkte Verständigung zwischen den Luftfahrtbehörden. Die auf diese Weise zustande gekommenen Lösungen werden auf diplomatischem Weg genehmigt. Für den Fall, dass diese Behörden sich über die Lösungen nicht zu einigen vermögen, nehmen die Vertragsparteien auf diplomatischem Weg Verhandlungen auf. Während dieser Verhandlungen bleibt der bisherige Zustand bestehen. Indessen können die Vertragsparteien die Meinungsverschiedenheit in gegenseitigem Einvernehmen schlichten, indem sie diese entweder vor ein Schiedsgericht oder vor irgendeine andere von ihnen bezeichnete Person oder Organisation bringen. Die Parteien übernehmen die Verpflichtung, sich dem ergangenen Schiedsspruch zu unterziehen.

Artikel 11

Dieses Abkommen und alle Nachträge sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu hinterlegen.

Artikel 12

Dieses Abkommen und sein Anhang sind mit mehrseitigen Abkommen, die für beide Vertragsparteien verbindlich werden sollten, in Einklang zu bringen.

Artikel 13

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

b. Änderungen des Anhanges dieses Abkommens können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden.

c. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien liefern sich gegenseitig auf Verlangen periodische statistische Unterlagen oder andere ähnliche Auskünfte, die nötig sind, um den Verkehrsumfang auf den vereinbarten Linien sowie die Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs zu beurteilen.

Artikel 14

Jede Vertragspartei kann der anderen Partei in einem beliebigen Zeitpunkt ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen; diese Anzeige erfolgt gleichzeitig gegenüber der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation. In diesem Fall endet das Abkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt, an dem die andere Vertragspartei die Anzeige erhalten hat, ausser wenn die genannte Anzeige in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieses Zeitabschnittes rückgängig gemacht wird. Bei Fehlen einer Empfangsbestätigung durch die

andere Vertragspartei wird angenommen, die Anzeige sei ihr 14 Tage nach dem Zeitpunkt des Empfanges durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation zugekommen.

Artikel 15

Dieses Abkommen unterliegt der Ratifikation. Es wird vom Tage der Unterzeichnung an vorläufig angewendet und tritt an dem Tage in Kraft, an welchem die Ratifikation durch Austausch diplomatischer Noten gegenseitig angezeigt wird.

So geschehen zu Tunis am 21. Mai 1960 in doppelter Ausfertigung in französischer Sprache.

Für den Schweizerischen Bundesrat:	Für die Regierung der Republik Tunesien:
(gez.) Lucien Guillaume	(gez.) Ezzeddine Abassi
Schweizerischer Geschäftsträger in Tunesien	Staatssekretär für Industrie und Verkehr

Anhang

- I. Luftverkehrslinien, welche die bezeichneten schweizerischen Unternehmen betreiben können:
 1. Punkte in der Schweiz – Tunis, in beiden Richtungen.
 2. Punkte in der Schweiz – dazwischen liegende Punkte in Europa – Tunis, in beiden Richtungen.
 3. Punkte in der Schweiz – dazwischen liegende Punkte in Europa – Tunis – Tripolis – und oder Bengasi und gegebenenfalls darüber hinaus nach Punkten auf dem afrikanischen Kontinent, in beiden Richtungen.
 4. Punkte in der Schweiz – Tunis – Kano – Lagos und oder Akkra und oder Monrovia und darüber hinaus nach Punkten auf dem afrikanischen und oder südamerikanischen Kontinent, in beiden Richtungen.
- II. Luftverkehrslinien, welche die bezeichneten tunesischen Unternehmen betreiben können:
 1. Punkte in Tunesien – Punkte in der Schweiz, in beiden Richtungen.
 2. Punkte in Tunesien – dazwischen liegende Punkte in Europa – Punkte in der Schweiz, in beiden Richtungen.
 3. Punkte in Tunesien – Punkte in der Schweiz – Punkte darüber hinaus (Frankreich – Belgien – Niederlande – Deutschland – Skandinavische Staaten – Finnland – Grossbritannien – Nordamerika), in beiden Richtungen.

4. Punkte in Tunesien – dazwischen liegende Punkte in Europa – Punkte in der Schweiz – Punkte darüber hinaus (Frankreich – Belgien – Niederlande – Deutschland – Skandinavische Staaten – Finnland – Grossbritannien – Nordamerika), in beiden Richtungen.

Auf allen Luftverkehrslinien können Zwischenhalte bei allen oder einem Teil der Flüge nach Gutdünken der bezeichneten schweizerischen und tunesischen Unternehmungen weggelassen werden.

Jede Änderung der in diesem Anhang umschriebenen Strecken, die nur Zwischenhalte auf anderen Gebieten als denjenigen der Vertragsparteien betrifft, gilt nicht als eine Änderung dieses Anhangs. Die Luftverkehrsbehörden jeder Vertragspartei können demnach einseitig eine derartige Änderung vornehmen, immerhin unter der Bedingung, dass sie den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei unverzüglich angezeigt werde.

Wenn die letztgenannten Behörden, unter Berücksichtigung der in Artikel 3 dieses Abkommens genannten Grundsätze, der Auffassung sind, die Interessen der bezeichneten Unternehmungen seien durch die Tatsache beeinträchtigt, dass zwischen ihrem Land und neuen Zwischenhalten in Drittländern ein Verkehr aufgenommen wird, werden sie sich mit der Luftfahrtbehörde, welche die Änderung beschlossen hat, beraten, um zu einer befriedigenden Einigung zu gelangen.

Abkommen

zwischen

der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Vereinigten Arabischen Republik über den regelmässigen Luftverkehr

Abgeschlossen in Kairo am 14. Juli 1960

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Vereinigten Arabischen Republik, in Erwägung,

dass die Schweiz und die Vereinigte Arabische Republik (nachstehend «Vertragsstaaten» genannt) alle beide Mitgliedstaaten des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (nachstehend «das Abkommen» genannt) sind,

dass es sich empfiehlt, die regelmässigen Luftverkehrsverbindungen zwischen ihren Staaten in sicherer und geordneter Weise aufzubauen und auf diesem Gebiet die Zusammenarbeit nach Möglichkeit zu fördern,

dass es daher notwendig ist, über den regelmässigen Luftverkehr zwischen den Gebieten der Schweiz und der Vereinigten Arabischen Republik und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

haben ihre hiezu gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten ernannt, welche die nachfolgenden Bestimmungen vereinbart haben:

Artikel 1

a. Die Vertragsstaaten gewähren sich gegenseitig die in diesem Abkommen umschriebenen Rechte für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien (nachstehend «vereinbarte Linien» genannt) auf den im Anhang festgelegten Strecken (nachstehend «festgelegte Strecken» genannt).

b. Nach den Bestimmungen dieses Abkommens setzt jeder Vertragsstaat den Zeitpunkt fest, an dem seine vereinbarten Linien ganz oder teilweise eröffnet werden.

Artikel 2

a. Jeder Vertragsstaat bezeichnet schriftlich dem andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmungen (nachstehend «bezeichnete Unternehmungen» genannt).

b. Nach Eingang dieser Anzeige wird den bezeichneten Unternehmungen gemäss Absatz *c* und Artikel 3 die für den Betrieb erforderliche Bewilligung ohne ungerechtfertigte Verzögerung erteilt.

c. Bevor sie diese Bewilligung erhalten, können die bezeichneten Unternehmungen jedoch angehalten werden, sich gegenüber den die Bewilligung erteilenden Luftfahrtbehörden darüber auszuweisen, dass sie den Bedingungen genügen, wie sie durch die von diesen Behörden angewendeten Gesetze und Verordnungen vorgeschrieben sind, sofern diese Bedingungen mit dem Abkommen von Chikago und diesem Abkommen nicht in Widerspruch stehen.

Artikel 3

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung einer vom andern Vertragsstaat bezeichneten Unternehmung zu verweigern oder zu widerrufen, wenn nicht erwiesen ist, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt innerhalb dieser Unternehmung in Händen von Staatsangehörigen des einen oder des andern Vertragsstaates liegen, oder wenn sich die bezeichnete Unternehmung den in Artikel 4 erwähnten Gesetzen und Verordnungen nicht unterzieht oder sich nicht an die Bedingungen hält, unter welchen die in diesem Abkommen umschriebenen Rechte gewährt wurden.

Artikel 4

a. Die Gesetze und Verordnungen eines Vertragsstaates, insbesondere über den Einflug und den Wegflug der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder über die Flüge dieser Luftfahrzeuge, sind auf die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates anwendbar.

b. Die Gesetze und Verordnungen eines Vertragsstaates, insbesondere über die Einreise und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen oder Waren in Luftfahrzeugen, sowie die Vorschriften über Zulassung und Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll, Quarantäne und Devisenkontrolle, sind auf die Fluggäste, Besatzungen oder Waren anwendbar, welche durch die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates befördert werden.

c. Fluggäste, welche das Gebiet eines Vertragsstaates nur für den Durchgangsverkehr benützen, sollen einer vereinfachten Kontrolle unterzogen werden. Gepäck und Waren im Durchgangsverkehr sind zollfrei und von Revisions- und ähnlichen Gebühren befreit.

Artikel 5

a. Unter Vorbehalt der Artikel 6 und 7 gewährt jeder Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien den vom andern Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen das Recht, im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren auf seinem Gebiet nach oder von dem Gebiet des andern Vertragsstaates oder dem Gebiet eines dritten Staates aufzunehmen oder abzusetzen.

b. Der Absatz *a* ermächtigt die Unternehmungen eines Vertragsstaates nicht, auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates Fluggäste, Postsendungen oder Waren aufzunehmen, um sie gegen Entgelt nach einem andern Punkt dieses Gebietes zu befördern, wie immer die Herkunft oder die endgültige Bestimmung dieses Verkehrs laute.

Artikel 6

a. Den bezeichneten Unternehmungen der Vertragsstaaten wird für den Betrieb der vereinbarten Linien eine gerechte und gleichmässige Behandlung zugesichert.

b. Die vereinbarten Linien sollen vor allem ein Beförderungsangebot zur Verfügung stellen, welches den normalen und mutmasslichen Bedürfnissen des Luftverkehrs zwischen dem Gebiet des Vertragsstaates, welcher die betreffenden Unternehmungen bezeichnet hat, und den Staaten, nach denen der Verkehr endgültig bestimmt ist, entspricht.

c. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen jedes Vertragsstaates soll der Verkehrsnachfrage angemessen Rechnung tragen.

Artikel 7

Die gewährten Rechte dürfen von den bezeichneten Unternehmungen des einen Vertragsstaates nicht zum Schaden oder Nachteil der bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates missbraucht werden.

Artikel 8

Brennstoffe, welche auf dem Gebiet eines Vertragsstaates durch die bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates eingeführt oder an Bord genommen werden und ausschliesslich für den Gebrauch durch Luftfahrzeuge dieser Unternehmungen bestimmt sind, bleiben zollfrei und sind von Revisionsgebühren oder andern Abgaben und nationalen und örtlichen, durch den andern Vertragsstaat erhobenen Gebühren befreit, selbst dann, wenn diese Brennstoffe teilweise zwischen zwei auf dem Gebiet des die Zollbefreiung gewährenden Vertragsstaates gelegenen Punkten verbraucht werden.

Artikel 9

a. Die Luftfahrtbehörde oder die bezeichneten Unternehmungen jedes Vertragsstaates lassen der Luftfahrtbehörde des andern Vertragsstaates möglichst bald die Flugpläne, Tarife und alle übrigen Mitteilungen über den Betrieb oder die Änderung der vereinbarten Linien zukommen.

b. Die Luftfahrtbehörde oder die bezeichneten Unternehmungen jedes Vertragsstaates lassen der Luftfahrtbehörde des andern Vertragsstaates statistische Unterlagen zukommen über den Verkehr auf den vereinbarten Linien nach oder

vom Gebiet des andern Vertragsstaates oder über den Durchgangsverkehr durch dieses Gebiet, woraus Bestimmung und Herkunft des Verkehrs ersichtlich sind.

Artikel 10

Wenn eine bezeichnete Unternehmung zu Ersparniszwecken im Durchgangsverkehr auf den einzelnen Abschnitten einer festgelegten Strecke Luftfahrzeuge von verschiedenem Fassungsvermögen einsetzt und sich der Punkt, wo der Luftfahrzeugwechsel stattfindet, auf dem Gebiet eines Vertragsstaates befindet, berührt dieser Wechsel die Bestimmungen dieses Abkommens über das Beförderungsangebot und den Verkehrsumfang nicht. In diesem Fall wird das zweite Luftfahrzeug als anschlusspflichtig betrachtet und hat, ausgenommen im Falle höherer Gewalt, die Ankunft des ersten abzuwarten.

Artikel 11

Die Tarife für alle vereinbarten Linien sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle mitbestimmenden Einflüsse zu berücksichtigen sind, wie die Betriebskosten, ein vernünftiger Gewinn, die besonderen Gegebenheiten der betreffenden Linie und die Tarife, die von anderen Luftverkehrsunternehmungen, die ganz oder teilweise die gleiche Strecke befliegen, angewendet werden. Die Tarife werden gemäss folgenden Grundsätzen festgesetzt:

a. Die Tarife werden wenn möglich im Einvernehmen zwischen den bezeichneten Unternehmungen und nach Beratung mit andern Luftverkehrsunternehmungen, die ganz oder teilweise die gleiche Strecke befliegen, festgesetzt. Diese Einigung hält sich soweit als möglich an die Empfehlungen des Internationalen Luftverkehrsverbandes. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zur Genehmigung vorzulegen. Wenn die Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates diese Tarife nicht genehmigen, haben sie es den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates schriftlich innerhalb fünfzehn Tagen vom Zeitpunkt der Mitteilung dieser Tarife hinweg oder innerhalb einer zu vereinbarenden andern Frist anzuzeigen.

b. Können sich die bezeichneten Unternehmungen nicht einigen oder werden die Tarife von den Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates nicht genehmigt, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten, über die aufzustellenden Tarife eine Verständigung zu finden.

c. In letzter Linie ist die Meinungsverschiedenheit durch das in Artikel 15 vorgesehene schiedsgerichtliche Verfahren zu entscheiden.

d. Die jeweils geltenden Tarife bleiben in Kraft bis neue Tarife in Anwendung dieses Artikels oder des Artikels 15 festgesetzt sind.

Artikel 12

Dieses Abkommen wird bei dem durch das Abkommen von Chicago geschaffenen Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt.

Artikel 13

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten werden sich von Zeit zu Zeit im Geiste enger Zusammenarbeit gegenseitig beraten, um sich über die befriedigende Anwendung der in diesem Abkommen aufgestellten Grundsätze zu vergewissern und sich gegenseitig alle sachdienlichen Mitteilungen zu machen.

Artikel 14

Wenn es die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates als notwendig erachtet, den Anhang zu ändern, so kann sie mit der Luftfahrtbehörde des andern Vertragsstaates direkte Verhandlungen einleiten. Diese Verhandlungen müssen innerhalb einer Frist von dreissig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt, da sie nachgesucht wurden, stattfinden. Jede zwischen den genannten Behörden vereinbarte Änderung tritt vorläufig im Zeitpunkt der in dieser Hinsicht getroffenen Verständigung und endgültig im Zeitpunkt ihrer Bestätigung durch den Austausch diplomatischer Noten in Kraft.

Artikel 15

Unbeschadet des Artikels 17 wird vereinbart:

a. Die Vertragsstaaten bemühen sich, jede zwischen ihnen entstehende Meinungsverschiedenheit über Auslegung und Anwendung dieses Abkommens durch direkte Verhandlungen beizulegen.

b. Führen die direkten Verhandlungen innerhalb einer Frist von 90 Tagen zu keinem Ergebnis, so unterwerfen die Vertragsstaaten die Meinungsverschiedenheit einem schiedsgerichtlichen Verfahren. Sie bezeichnen zu diesem Zwecke ein besonderes Schiedsgericht oder irgendeine andere Person oder Organisation.

c. Wenn sich die Vertragsstaaten hierüber nicht verständigen können oder wenn sie über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes nicht einig sind, dem sie die Meinungsverschiedenheit in gegenseitigem Einvernehmen unterbreiten wollen, kann jeder Vertragsstaat die Meinungsverschiedenheit zum Entscheid dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation unterbreiten.

d. Die Vertragsstaaten sind verpflichtet, sich jedem Schiedsspruch zu unterziehen, der in Anwendung dieses Artikels gefällt worden ist.

e. Das Schiedsgericht entscheidet über die Verteilung der entstandenen Verfahrenskosten.

Artikel 16

Dieses Abkommen ist mit jedem mehrseitigen Abkommen, das für beide Vertragsstaaten verbindlich wird, in Einklang zu bringen.

Artikel 17

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Er zeigt seine Kündigung dem andern Vertragsstaat an und setzt gleichzeitig den Rat

der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hievon in Kenntnis. Das Abkommen erlischt 12 Monate nach dem Zeitpunkt des Empfangs der Anzeige durch den andern Vertragsstaat, sofern nicht die Anzeige im Einverständnis mit dem andern Vertragsstaat vor Fristablauf zurückgezogen wird. Wenn der Vertragsstaat, an welchen die Anzeige gerichtet ist, deren Empfang nicht bestätigt, gilt die Anzeige 14 Tage, nachdem sie dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zugekommen ist, als erhalten.

Artikel 18

a. Für die Anwendung dieses Abkommens bedeutet der Ausdruck «Luftfahrtbehörde» für die Schweiz das Eidgenössische Luftamt und für die Vereinigte Arabische Republik den Generaldirektor der Zivilluftfahrt sowie beiderseits jede Person oder Organisation, die zur Ausübung der gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt werden sollte.

b. Der Anhang dieses Abkommens gilt als integrierender Bestandteil dieses Abkommens und jede Bezugnahme auf das Abkommen bezieht sich ohne gegenteilige Bestimmung auch auf den Anhang.

Artikel 19

Dieses Abkommen tritt mit dem Tag in Kraft, da die Vertragsstaaten diplomatische Noten austauschen, welche seine gemäss den verfassungsrechtlichen Bestimmungen erfolgte Genehmigung bestätigen.

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierungen gehörig ausgewiesenen unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben und mit ihren Siegeln versehen.

So geschehen zu Kairo am 14. Juli 1960 in zwei Doppeln in französischer und arabischer Sprache, wobei beide Wortlaute in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:	Für die Regierung der Vereinigten Arabischen Republik:
(gez.) J. L. Pahud	(gez.) Mohamed Soliman El Hakim

Anhang

Linienplan I

Linien, welche die von der Schweiz bezeichneten Unternehmungen betreiben können:

1. Punkte in der Schweiz – ein Punkt in Italien – Belgrad – Athen – Kairo.
2. Punkte in der Schweiz – Wien – Istanbul – Kairo.

3. Punkte in der Schweiz – ein Punkt in Italien oder Wien oder Belgrad – Athen oder Istanbul – Beirut – Damaskus.
4. Punkte in der Schweiz – ein Punkt in Italien oder Wien oder Belgrad – Athen – Kairo – Khartum – Nairobi oder Entebbe und darüber hinaus ohne Gewährung der fünften Luftverkehrsfreiheit zwischen Kairo und Khartum.
5. Punkte in der Schweiz – ein Punkt in Italien – Athen – Kairo – Koweit – Dhahran, wobei es die Meinung ist, dass keine Beförderung zwischen Kairo und Koweit und umgekehrt erfolgen darf.
6. Punkte in der Schweiz – ein Punkt in Italien oder Belgrad oder Wien – Athen oder Istanbul – Beirut – ein Punkt in der Vereinigten Arabischen Republik – Abadan oder Teheran – ein Punkt in Pakistan oder Afghanistan – Bombay und oder Kalkutta und darüber hinaus, wobei es die Meinung ist, dass in dem Falle, wo die vorgenannte Linie durch die Ägyptische Provinz führt, keine Beförderung zwischen Beirut und Istanbul einerseits und Kairo andererseits erfolgen darf.

Die von der Schweiz bezeichneten Unternehmungen können nach Belieben Zwischenhalte auf den vereinbarten Linien ausfallen lassen.

Linienplan II

Linien, welche die von der Vereinigten Arabischen Republik bezeichneten Unternehmungen betreiben können:

1. Punkte in der Vereinigten Arabischen Republik – Athen – Belgrad – ein Punkt in Italien – ein Punkt in der Schweiz.
2. Punkte in der Vereinigten Arabischen Republik – Athen oder Istanbul – Wien – ein Punkt in der Schweiz.
3. Punkte in der Vereinigten Arabischen Republik – Beirut – Athen oder Istanbul – Belgrad oder Wien oder ein Punkt in Italien – ein Punkt in der Schweiz.
4. Punkte in der Vereinigten Arabischen Republik – Athen – Belgrad – ein Punkt in Italien – ein Punkt in der Schweiz – Punkte in Deutschland und oder London und darüber hinaus.
5. Punkte in der Vereinigten Arabischen Republik – Athen oder Istanbul – Wien – ein Punkt in der Schweiz – Punkte in Deutschland und oder London und darüber hinaus.
6. Punkte in der Vereinigten Arabischen Republik – Beirut – Athen oder Istanbul – Belgrad oder Wien oder ein Punkt in Italien – ein Punkt in der Schweiz – Paris und darüber hinaus.

Die von der Vereinigten Arabischen Republik bezeichneten Unternehmungen können nach Belieben Zwischenhalte auf den vereinbarten Linien ausfallen lassen.

Abkommen

über

den Luftverkehr zwischen der Schweiz und der Republik Uruguay

Abgeschlossen in Montevideo am 16. September 1960

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Uruguay, in Erwägung:

dass die Möglichkeiten der Handelsluftfahrt beträchtlich zugenommen haben,

dass dieses Beförderungsmittel dank seinen Eigentümlichkeiten die Annäherung unter den Nationen durch die Möglichkeit der Errichtung rascher Verbindungen erleichtert,

dass es zweckmässig erscheint, die regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien ohne Beeinträchtigung der nationalen und regionalen Belange in sicherer und geordneter Weise aufzubauen, wobei der Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs Rechnung zu tragen ist,

dass es notwendig ist, ein Abkommen zu treffen, welches dazu bestimmt ist, die regelmässigen Luftverkehrsverbindungen zwischen den beiden Staaten zu gewährleisten,

haben zu diesem Zwecke Bevollmächtigte ernannt, welche nach dem Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgende Bestimmungen vereinbart haben:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs gilt:

a. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bedeutet im Falle der Schweiz das Luftamt des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes und im Falle der Republik Uruguay die Direktion der Zivilluftfahrt des Landesverteidigungsministeriums oder, in beiden Fällen, jede Person oder Organisation, welche zur Ausübung der gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt werden sollte;

b. Der Ausdruck «Gebiet» hat den Sinn, welchen ihm der Artikel 2 des am 7. Dezember 1944 in Chicago getroffenen Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt gibt;

c. Der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bezieht sich auf jede Luftverkehrsunternehmung, welche eine Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Linien bezeichnet hat und welche gemäss Artikel 2 Gegenstand einer schriftlichen, an die Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei gerichteten Mitteilung war;

d. Der Ausdruck «regelmässige internationale Luftverkehrslinie» bezieht sich auf eine durch eine systematische Reihe von Flügen gebildete internationale Luftverkehrslinie, wobei diese Flüge:

1. zwischen zwei oder mehreren Punkten oder zwei oder mehreren Verkehrszonen durchgeführt werden, und zwar ohne dass hinsichtlich ihrer wesentlichen Merkmale, wie zurückgelegte Entfernung und das Muster der zum Einsatz gelangenden Luftfahrzeuge, bedeutendere Abweichungen eintreten;
2. zu gewinnbringenden Zwecken durchgeführt werden;
3. jederzeit jeder (für den Luftfrachtführer annehmbaren) Person, welche diese Linie zu benützen wünscht, zugänglich sind.

e. Die Begriffsbestimmungen der Absätze a, b und d des Artikels 96 des vorerwähnten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und die Begriffsbestimmungen, welche darin an die Stelle früherer träten oder sie ergänzen, finden auf dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

a. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig die in diesem Abkommen und in seinem Anhang umschriebenen Rechte für die Errichtung der in diesem Anhang festgelegten und nachstehend «vereinbarte Linien» benannten regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien.

b. Jede Vertragspartei kann für den Betrieb der vereinbarten Linien eine oder mehrere ihrer Luftverkehrsunternehmungen bezeichnen. Diese Linien können sofort oder zu einem späteren Zeitpunkt eröffnet werden, nach Wahl derjenigen Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat.

Artikel 3

a. Jede Vertragspartei erteilt unter Vorbehalt des nachfolgenden Absatzes b und des Artikels 9 den bezeichneten Unternehmungen der andern Vertragspartei die erforderliche Betriebsbewilligung.

b. Bevor sie ermächtigt werden, die vereinbarten Linien zu eröffnen, können die bezeichneten Unternehmungen angehalten werden, sich gegenüber den die Betriebsbewilligung erteilenden Luftfahrtbehörden darüber auszuweisen, dass sie den Bedingungen genügen, wie sie durch die auf sie normalerweise angewendeten Gesetze und Verordnungen vorgeschrieben sind.

Artikel 4

a. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen soll der Verkehrsnachfrage angepasst werden.

b. Den bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien wird eine gerechte und gleichmässige Behandlung zugesichert, damit sie beim Betrieb der vereinbarten Linien in den Genuss gleicher Vorteile gelangen.

c. Die bezeichneten Unternehmungen haben auf den Strecken oder Streckenabschnitten, welche sie gemeinsam befliegen, auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um nicht ihre Linien ungebührig zu beeinträchtigen.

d. Die vereinbarten Linien sollen vor allem ein Beförderungsangebot zur Verfügung stellen, welches der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, welchem die in Betracht gezogene Unternehmung gehört, und den Staaten, nach denen der Verkehr bestimmt ist, entspricht.

e. Die einer bezeichneten Unternehmung gewährten Rechte, an den genannten Punkten oder auf den genannten Strecken im internationalen Verkehr Ladung nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, sollen entsprechend den von den Vertragsparteien bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung des Luftverkehrs ausgeübt werden und unter Bedingungen, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:

1. an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Herkunftsstaat und den Bestimmungsstaaten;
2. an die Bedürfnisse eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien;
3. an die in den durchquerten Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

Artikel 5

a. Die Tarife sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle mitbestimmenden Einflüsse zu berücksichtigen sind, insbesondere die Betriebskosten, ein vernünftiger Gewinn, die von den andern Luftverkehrsunternehmungen angewendeten Tarife sowie die besondern Gegebenheiten der betreffenden Linie.

b. Die von den bezeichneten Unternehmungen zwischen den in den Plänen des Anhangs genannten, auf schweizerischem Gebiet gelegenen Punkten und den auf uruguayischem Gebiet gelegenen Punkten angewendeten Tarife müssen den Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei mindestens dreissig (30) Tage vor dem für das Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung unterbreitet werden, wobei diese Frist in besondern Fällen und wenn die genannten Luftfahrtbehörden zustimmen, verkürzt werden kann.

c. Die Tarife werden unter Berücksichtigung der Empfehlungen derjenigen internationalen Organisation festgesetzt, welche normalerweise die Materie regelt.

d. Fehlen die genannten Empfehlungen, so werden die bezeichneten schweizerischen und uruguayischen Unternehmungen, nachdem sie gegebenenfalls die Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten, welche teilweise oder ganz

die gleichen Strecken befliegen, um Rat gefragt haben, versuchen, die für Fluggäste und Waren auf den gemeinsamen Abschnitten ihrer Linien anzuwendenden Tarife in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

e. Sollten sich die bezeichneten Unternehmungen über die festzusetzenden Tarife nicht einigen können, dann suchen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien eine Verständigung zwischen den Unternehmungen herbeizuführen. Schlägt dieser Versuch fehl, dann werden sie sich bemühen, unter sich selbst zu einer befriedigenden Lösung zu gelangen. In diesem Falle wird gemäss Artikel 11 vorgegangen.

Artikel 6

Damit jede benachteiligende Massnahme vermieden werde und der Grundsatz der Gleichbehandlung aufrechterhalten bleibe, gilt:

a. Die Gebühren und andern Fiskalabgaben, welche eine Vertragspartei der oder den bezeichneten Unternehmungen der andern Vertragspartei für die Benützung der Flughäfen und anderer Einrichtungen auferlegt oder auferlegen lässt, sollen nicht höher sein als diejenigen, welche für die Benützung dieser Flughäfen und Einrichtungen von den auf ähnlichen internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeugen der erstgenannten Vertragspartei gefordert werden.

b. Brennstoffe und Ersatzteile, welche auf dem Gebiet einer Vertragspartei, sei es unmittelbar durch die bezeichnete Unternehmung der andern Vertragspartei, sei es für Rechnung der genannten Unternehmung, eingeführt oder an Bord genommen werden und ausschliesslich für den Gebrauch durch Luftfahrzeuge dieser Unternehmung bestimmt sind, bleiben zollfrei und unterliegen für Revisionsgebühren und andere staatliche Abgaben und Gebühren der Gleichbehandlung oder der Behandlung der meistbegünstigten Nation.

c. Die Luftfahrzeuge einer Vertragspartei, welche zum Betrieb der vereinbarten Linien benützt werden, ebenso wie die Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und die Bordvorräte, die in den Luftfahrzeugen verbleiben, sind auf dem Gebiet der andern Vertragspartei von Zöllen, Revisionsgebühren und andern staatlichen Abgaben und Gebühren befreit, auch wenn diese Sachen auf Flügen über dem genannten Gebiet verwendet oder verbraucht werden.

Artikel 7

Lufttüchtigkeitsausweise, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, welche von einer Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind und welche noch in Kraft stehen, werden von der andern Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Linien als gültig anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für Flüge über ihrem eigenen Staatsgebiet Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die ihren eigenen Staatsangehörigen durch die andere Vertragspartei oder durch einen dritten Staat ausgestellt wurden, nicht anzuerkennen.

Artikel 8

a. Soweit sie nicht mit den Bestimmungen des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und seiner Anhänge in Widerspruch stehen, sind die Gesetze und Verordnungen jeder Vertragspartei, welche den Einflug, den Aufenthalt auf ihrem Gebiet und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder den Betrieb und die Führung der genannten Luftfahrzeuge, während sie sich innerhalb der Grenzen ihres Gebietes befinden, regeln, auf die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung oder Unternehmungen der andern Vertragspartei anwendbar.

b. Soweit sie nicht mit den Bestimmungen des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und seiner Anhänge in Widerspruch stehen, sind die Gesetze und Verordnungen jeder Vertragspartei, welche die Einreise, den Aufenthalt auf ihrem Gebiet und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen und Waren regeln, wie die Vorschriften über Grenzübertritt, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, auf die Fluggäste, Besatzungen und Waren der auf den vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge anwendbar.

c. Fluggäste, welche das Gebiet einer Vertragspartei nur für den Durchgangsverkehr benützen, sollen einer vereinfachten Kontrolle unterzogen werden. Gepäck und Waren sind zollfrei und von Revisions- und ähnlichen Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass es sich um einen unmittelbaren Durchgangsverkehr handelt.

Artikel 9

Jede Vertragspartei behält sich die Möglichkeit vor, nachdem sie gemäss Artikel 10 vorgegangen ist, um die dort vorgesehene Beratung in Gang zu bringen, einer bezeichneten Unternehmung der andern Vertragspartei eine Betriebsbewilligung zu verweigern oder diese zu widerrufen, wenn es ihr nicht hinreichend erwiesen erscheint, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt innerhalb dieser Unternehmung in Händen von Staatsangehörigen dieser andern Vertragspartei liegen, oder wenn sich diese Unternehmung den in Artikel 8. Buchstabe *a* erwähnten Gesetzen und Verordnungen nicht unterzieht oder die aus diesem Abkommen und seinem Anhang sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt.

Artikel 10

a. Wenn eine Vertragspartei die Bestimmungen der Linienpläne im Anhang zu diesem Abkommen zu ändern oder von der in Artikel 9 vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch zu machen wünscht, dann sucht sie um eine Beratung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien nach, welche innerhalb einer Zeitspanne von sechzig (60) Tagen, gerechnet von der Gesuchsstellung an, zu beginnen hat.

b. Wenn die genannten Behörden übereingekommen sind, die Linienpläne im Anhang zu ändern, treten diese Änderungen erst in Kraft, wenn sie schriftlich bestätigt worden sind.

Artikel 11

a. Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien werden alle die Anwendung dieses Abkommens, seines Anhangs und der Linienpläne betreffenden Fragen in gegenseitigem Einvernehmen und auf der Grundlage der Gegenseitigkeit lösen. Sie werden sich innerhalb bestimmter Zeitabschnitte beraten, um sich über die befriedigende Anwendung der im Abkommen aufgestellten Grundsätze und die Verwirklichung seiner Ziele zu vergewissern.

b. Die Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien betreffend Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, seines Anhangs oder des Unterzeichnungsprotokolls, welche durch Beratung nicht hätten beseitigt werden können, sind einem im Einvernehmen zwischen den genannten Vertragsparteien bezeichneten Schiedsgericht oder dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zum Entscheid zu unterbreiten.

Artikel 12

Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen zu jeder Zeit kündigen. Die Anzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zuge stellt. Ist diese Anzeige erfolgt, so tritt das Abkommen ein Jahr nach Empfang derselben ausser Kraft, sofern sie nicht vor Ablauf dieser Zeitspanne und in gegenseitigem Einvernehmen rückgängig gemacht worden ist. Wenn die Vertragspartei, an welche die Anzeige gerichtet ist, ihren Empfang nicht bestätigt, dann gilt diese Anzeige gleichwohl, und zwar vierzehn (14) Tage, nachdem sie bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation eingetroffen ist, als erhalten.

Artikel 13

Sobald ein mehrseitiges Luftverkehrsabkommen in Kraft tritt, welches die beiden Vertragsparteien ratifiziert haben oder dem sie beigetreten sind, werden dieses zweiseitige Abkommen und sein Anhang in der Weise revidiert, dass deren Bestimmungen mit denjenigen des mehrseitigen Abkommens in Einklang stehen.

Artikel 14

Dieses Abkommen sowie alle sich darauf beziehenden Vereinbarungen, die es ergänzen oder ändern, sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, die durch das am 7. Dezember 1944 in Chikago getroffene Abkommen geschaffen worden ist, zu hinterlegen.

Artikel 15

Dieses Abkommen soll von jeder Vertragspartei gemäss ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung genehmigt und die Ratifikationsurkunden sollen sobald als möglich in Bern ausgetauscht werden. Das Abkommen wird in diesem Zeitpunkt in Kraft treten. In Erwartung des Austausches dieser Urkunden ver-

pflichten sich die Vertragsparteien, in dem Umfang, als es ihnen ihr Verfassungsrecht gestattet, die Bestimmungen des Abkommens von seiner Unterzeichnung an anzuwenden.

Zu Urkund dessen haben die beidseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

So geschehen zu Montevideo, am 16. September 1960 in französischer und spanischer Sprache, wobei jede in gleicher Weise gültig ist.

Für den Schweizerischen Bundesrat: Für die Regierung der Republik Uruguay:
(gez.) **Jean Merminod** (gez.) **Mateo J. Magariños**

Anhang

I.

a. Um die vereinbarten Linien zu betreiben, haben die durch eine Vertragspartei gemäss den Bestimmungen des Abkommens und dieses Anhangs bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen auf dem Gebiet der andern Vertragspartei und auf jeder festgelegten Strecke das Recht zu Flügen im Durchgangsverkehr und das Recht zu nicht kommerziellen Zwischenlandungen auf den dem internationalen Verkehr geöffneten Flughäfen sowie das Recht, im internationalen Verkehr Fluggäste, Waren und Postsendungen an den auf den genannten Strecken aufgezählten Punkten aufzunehmen und abzusetzen.

b. Die Anwendung des vorangehenden Absatzes unterliegt den massgebenden Bedingungen des Artikels 4.

II.

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien beraten sich auf Verlangen einer derselben, um zu überprüfen, ob die in Artikel 4 aufgestellten Grundsätze von ihren bezeichneten Unternehmungen beachtet werden, und besonders um zu vermeiden, dass der Verkehr in einem Verhältnis abgelenkt werde, das der einen oder der andern dieser Unternehmungen zum Nachteil gereicht.

III.

Änderungen, die eine Vertragspartei an den Punkten vornimmt, welche die in den Plänen des Anhangs erwähnten Strecken bestimmen, mit Ausnahme solcher Änderungen, welche die auf dem Gebiet der andern Vertragspartei angeflogenen Punkte betreffen, werden nicht als eine Änderung des Anhangs betrachtet. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können daher einseitig solche Änderungen vornehmen, dies unter dem Vorbehalt, dass sie den Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei unverzüglich angezeigt werden.

Wenn diese Behörden im Hinblick auf die im Artikel 4 aufgestellten Grundsätze der Auffassung sind, dass die Interessen ihrer nationalen Luftverkehrsunternehmungen durch die bezeichneten Unternehmungen der andern Vertragspartei berührt werden, während der Verkehr zwischen dem eigenen Staatsgebiet und dem neuen Zwischenhalt im dritten Staat bereits gesichert ist, dann werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien beraten, um zu einer befriedigenden Verständigung zu gelangen.

IV.

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien sollen sich so rasch als möglich die Angaben über die Bewilligungen mitteilen, welche sie ihren bezeichneten Unternehmungen für den Betrieb aller oder eines Teils der vereinbarten Linien erteilen. Diese Angaben umfassen insbesondere das Doppel der erteilten Bewilligungen, begleitet von allfälligen Änderungen.

Linienplan I

Uruguayische Linien nach der Schweiz und durch die Schweiz

Diese Linien werden im Einvernehmen zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien in einem spätem Zeitpunkt festgesetzt.

Linienplan II

Schweizerische Linien nach und durch Uruguay

Abflugpunkte:	Punkte mit Zwischenhalt:	Bestimmungsort auf uruguayischem Gebiet:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in der Schweiz	Madrid Lissabon Rom Algier Tunis Casablanca Cap Juby Dakar Monrovia Salzinsel Natal Recife Rio de Janeiro São Paulo	Montevideo	Buenos Aires Santiago de Chile

Abkommen

zwischen

der Schweiz und Chile über Luftverkehrslinien

Abgeschlossen in Santiago de Chile am 5. Oktober 1960

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung von Chile,

vom Wunsche beseelt, im Hinblick auf die Errichtung von Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Schweiz und Chiles ein Abkommen zu treffen, haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs gilt:

a. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bezieht sich, im Falle der Schweiz, auf das Eidgenössische Luftamt. und, im Falle von Chile, auf die Junta der Zivilluftfahrt, oder, in beiden Fällen, auf jede Person oder Organisation, welche ermächtigt sein wird, die diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuführen.

b. Der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bezieht sich auf jede Unternehmung, die eine Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Linien auf einer oder mehreren der im Anhang aufgeführten Strecken bezeichnet hat und über die gemäss den Bestimmungen des Artikels 3 dieses Abkommens eine schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei gerichtet worden ist.

c. Der Ausdruck «regelmässige internationale Luftverkehrslinie» bezieht sich auf jede internationale Linie, welche durch eine Luftverkehrsunternehmung, die von den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien genehmigt wurde, gemäss einem vorher festgesetzten Flugplan und auf einer festgelegten Strecke mit gleichbleibender Häufigkeit der Flüge betrieben wird.

d. Der Ausdruck «Beförderungsangebot» auf ein Luftfahrzeug angewendet, bezieht sich auf die kommerzielle Ladung, welche, ausgedrückt in der Anzahl der Sitzplätze der Fluggäste und in Gewichtsmassen für die Waren und Postsendungen, auf einer vereinbarten Linie angeboten wird.

e. Der Ausdruck «Änderung des Beförderungsangebotes» bedeutet, dass auf einer festgelegten Strecke von einem bestimmten Zwischenhalt an die Beförderung durch die gleiche Luftverkehrsunternehmung erfolgt, aber mit

einem Luftfahrzeug, das verschieden ist von demjenigen, welches vor diesem Zwischenhalt auf der gleichen Strecke verwendet worden ist.

f. Der Ausdruck «örtliche oder regionale Linien» bezieht sich auf eine regelmässige internationale Luftverkehrslinie, welche zwei oder mehrere Punkte benachbarter oder angrenzender Staaten verbindet.

Artikel 2

Jede Vertragspartei gewährt der andern im Hinblick auf die Errichtung der regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien (nachstehend vereinbarte Linien bezeichnet) auf den im Anhang festgelegten Strecken die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte.

Artikel 3

a. Jede vereinbarte Linie kann in Betrieb genommen werden, sobald eine Vertragspartei eine Luftverkehrsunternehmung ihrer Staatsangehörigkeit für die Befliegung einer oder mehrerer im Anhang aufgeführten Strecken bezeichnet hat.

b. Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 11 ist die andere Vertragspartei verpflichtet, der bezeichneten Unternehmung die erforderliche Betriebsbewilligung zu erteilen, sobald diese Unternehmung die durch die Gesetze und Verordnungen dieser Vertragspartei vorgeschriebenen Bedingungen, welche normalerweise die Erteilung der Bewilligungen für die regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien regeln, erfüllt.

Artikel 4

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

b. Die bezeichneten Unternehmungen geniessen beim Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und gerechte Möglichkeiten.

c. Die bezeichneten Unternehmungen haben auf den gemeinsamen Strecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um nicht ihre Linien ungebührig zu beeinträchtigen.

d. Die vereinbarten Linien sollen vor allem ein Beförderungsangebot zur Verfügung stellen, welches der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, welchem die bezeichnete Unternehmung gehört, und den Staaten, nach denen der Verkehr bestimmt ist, entspricht.

e. Das Recht, auf dem Gebiet einer Vertragspartei im internationalen Verkehr Ladung nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von den beiden Vertragsparteien bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt werden und unter Bedingungen, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:

1. an die Verkehrsnachfrage mit Herkunft aus oder mit Bestimmung nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat;
2. an die Bedürfnisse eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien;
3. an die Verkehrsnachfrage der überflogenen Gebiete und unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

Artikel 5

Die vereinbarten Linien können auf allen im Anhang aufgeführten Strecken betrieben werden, ohne dass es in dieser Hinsicht zwischen den nationalen und den ausländischen Luftverkehrsunternehmungen einen Unterschied geben könnte.

Artikel 6

a. Die Tarife für alle vereinbarten Linien sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle mitbestimmenden Einflüsse zu berücksichtigen sind, wie die Betriebskosten, ein vernünftiger Gewinn, die besondern Gegebenheiten der betreffenden Linie und die Tarife, die von anderen Luftverkehrsunternehmungen, die ganz oder zum Teil die gleiche Strecke befliegen, angewendet werden.

b. Die Tarife werden, soweit möglich, durch Verständigung zwischen den bezeichneten Unternehmungen nach Beratung mit andern Luftverkehrsunternehmungen, die ganz oder zum Teil die gleiche Strecke befliegen, vereinbart. Diese Verständigung soll, soweit möglich, im Rahmen der Bestimmungen des Internationalen Luftverkehrsverbandes, erzielt werden. Die derart vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zur Genehmigung unterbreitet.

Artikel 7

a. Jede Änderung des Beförderungsangebotes ist durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zu genehmigen und ist an jedem beliebigen Zwischenhalt auf den aufgeführten Strecken zulässig, wenn sie aus wirtschaftlichen Gründen verlangt wird und wenn sie den Interessen der andern Vertragspartei nicht zum Nachteil gereicht.

b. Nichtsdestoweniger kann keine Änderung des Beförderungsangebotes auf dem Gebiete der einen oder andern Vertragspartei stattfinden, wenn sie die besondern Gegebenheiten des Betriebes einer Linie mit dichtem Verkehr ändert und wenn sie mit den in diesem Abkommen aufgezählten Grundsätzen unvereinbar ist.

Artikel 8

Um jede nachteilige Praxis zu verhindern und die Gleichheit in der Behandlung sicherzustellen, vereinbaren die Vertragsparteien folgendes:

a. Jede Vertragspartei kann für die Benützung der öffentlichen Flugplätze und anderer ihrer Aufsicht unterstellter Einrichtungen gerechte und vernünftige Gebühren auferlegen oder auferlegen lassen. Jede Vertragspartei lässt indessen

zu, dass alle diese Gebühren nicht höher angesetzt werden als diejenigen, welche für die Benützung der genannten Flugplätze und Einrichtungen ihre nationalen, auf ähnlichen internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bezahlen.

b. Brennstoffe und Ersatzteile, welche auf dem Gebiet einer Vertragspartei durch die bezeichnete Unternehmung der andern Vertragspartei unmittelbar oder für Rechnung dieser Unternehmung eingeführt oder an Bord genommen werden und ausschliesslich für den Gebrauch durch Luftfahrzeuge dieser Unternehmung bestimmt sind, bleiben zollfrei. Hinsichtlich der Revisionsgebühren und anderer ähnlicher nationaler Abgaben und Gebühren sind sie der gleichen Behandlung unterworfen, wie wenn sie an Bord nationaler, auf internationalen Linien eingesetzter Luftfahrzeuge eingeführt worden wären.

c. Die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung einer Vertragspartei, welche für den Betrieb der vereinbarten Linien verwendet werden, Brennstoffe, Schmierstoffe und Ersatzteile, die normale Ausrüstung und die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befindlichen Vorräte, sind auf dem Gebiet der andern Vertragspartei von Zöllen, Revisionsgebühren und ähnlichen Abgaben oder Gebühren befreit, selbst dann, wenn diese Sachen auf Flügen über dem genannten Gebiet durch die Luftfahrzeuge oder in den Luftfahrzeugen verwendet oder verbraucht werden.

Artikel 9

Lufttüchtigkeitsausweise, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind und noch in Kraft stehen, werden von der andern Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Linien als gültig anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für Flüge über ihrem eigenen Gebiet Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die ihren eigenen Staatsangehörigen durch die andere Vertragspartei oder durch einen dritten Staat ausgestellt wurden, nicht anzuerkennen.

Artikel 10

a. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die auf ihrem Gebiet den Einflug, Aufenthalt und Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder den Betrieb und die Flüge dieser Luftfahrzeuge innerhalb der Grenzen dieses Gebietes regeln, sind auf die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der andern Vertragspartei anwendbar, und diese Luftfahrzeuge haben sich beim Einflug, beim Wegflug und während sie sich auf dem Gebiet dieser Vertragspartei befinden den genannten Gesetzen und Verordnungen zu unterziehen.

b. Die Gesetze und Verordnungen, welche auf dem Gebiet einer Vertragspartei die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Postsendungen und Fracht regeln, wie die Vorschriften, welche den Grenzübertritt, die Abfertigung, die Einwanderung, die Pässe, den Zoll und die gesundheitlichen Massnahmen betreffen, sind auf die Fluggäste, Besatzun-

gen, Postsendungen und Waren, die auf den vereinbarten Linien durch Luftfahrzeuge befördert werden, anwendbar.

c. Fluggäste, welche das Gebiet einer Vertragspartei nur für den Durchgangsverkehr benützen, sollen einer vereinfachten Kontrolle unterworfen werden. Auf Gepäck und Waren im unmittelbaren Durchgangsverkehr werden keine Zollabgaben und andern Gebühren erhoben.

Artikel 11

Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, der bezeichneten Unternehmung der andern Vertragspartei die Betriebsbewilligung zu verweigern oder zu widerrufen:

a. wenn sie es nicht als hinreichend erwiesen halt, dass ein überwiegender Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt innerhalb dieser Unternehmung in Händen von Staatsangehörigen der andern Vertragspartei liegen,

b. wenn diese Unternehmung nicht die Einhaltung der Gesetze und Verordnungen der ersten Vertragspartei beobachtet,

c. wenn diese Unternehmung auf irgendeine andere Weise die Verpflichtungen nicht erfüllt, unter denen die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte gewährt wurden.

Artikel 12

a. Aus militärischen Gründen oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit kann jede Vertragspartei die Flüge der Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der andern Vertragspartei über bestimmten Zonen ihres Gebietes untersagen oder sie Einschränkungen unterwerfen, vorausgesetzt, dass diese Einschränkungen oder Verbote auf die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der ersten Vertragspartei oder auf die Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten, welche regelmässige internationale Luftverkehrslinien betreiben, in gleicher Weise Anwendung finden. Die verbotenen Zonen sollen eine vernünftige Ausdehnung aufweisen, um die Luftfahrt ohne Notwendigkeit nicht zu erschweren. Die Grenzen dieser Zonen sind der andern Vertragspartei innerhalb kürzester Frist mitzuteilen.

b. Die Vertragsparteien behalten sich das Recht vor, bei aussergewöhnlichen Umständen, oder während einer Krisenzeit, oder im Interesse der öffentlichen Sicherheit und mit sofortiger Wirkung zeitweilig die Flüge über ihrem ganzen Gebiet oder einem Teil ihres Gebietes einzuschränken oder zu untersagen, vorausgesetzt, dass diese Einschränkungen und Verbote auf die Luftfahrzeuge dritter Staaten Anwendung finden.

Artikel 13

Die Vertragsparteien behalten sich die Möglichkeit vor, anstelle der ursprünglich bezeichneten eine andere nationale Luftverkehrsunternehmung zu

setzen, wobei sie dies der andern Vertragspartei vorgängig anzeigen. Alle Bestimmungen dieses Abkommens und seines Anhangs sind auf die neue bezeichnete Unternehmung anwendbar.

Artikel 14

a. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien beraten sich auf Verlangen einer von ihnen, um sich zu vergewissern, dass die in diesem Abkommen aufgeführten Grundsätze durch die bezeichneten Unternehmungen eingehalten werden.

b. Wenn die eine oder die andere der Vertragsparteien es als angezeigt erachtet, die in diesem Abkommen oder seinem Anhang aufgeführten Strecken oder Bedingungen zu ändern, kann sie verlangen, dass die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien sich beraten. Diese Beratung muss innerhalb eines Zeitraums von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Gesuches an, beginnen. Wenn diese Behörden über die Änderungen oder neuen Bedingungen dieses Abkommens oder seines Anhangs zu einer Einigung gelangen, werden ihre Empfehlungen über die Gegenstände des Anhangs in Kraft treten, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind, und diejenigen, welche sich auf Gegenstände des Abkommens beziehen, werden in Kraft treten, wenn sie in Übereinstimmung mit den verfassungsrechtlichen Bestimmungen jeder Vertragspartei genehmigt sind.

Artikel 15

Nachdem dieses Abkommen in Kraft getreten sein wird, werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien gegenseitig so rasch als möglich Angaben über die ihren bezeichneten Unternehmungen für den Betrieb aller oder eines Teils der vereinbarten Linien erteilten Bewilligungen mitteilen. Die ausgetauschten Angaben umfassen namentlich die Doppel der erteilten Bewilligungen mit den allfälligen Änderungen sowie ihre Anhänge.

Artikel 16

a. Jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens, welche nicht durch das Mittel von Beratungen zu beseitigen ist, kann durch jede Vertragspartei zum schiedsgerichtlichen Entscheid dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation unterbreitet werden oder einem durch diesen Rat bezeichneten Gericht, sofern nicht die beiden Vertragsparteien ein anderes, besonderes Schiedsgericht bezeichnen.

b. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem in Anwendung dieses Artikels ergangenen Schiedsspruch zu unterziehen. Das Schiedsgericht entscheidet auch über die Verteilung der sich aus dem Verfahren ergebenden Kosten.

Artikel 17

Dieses Abkommen und alle Abkommen, welche es ergänzen oder ändern, werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hinterlegt.

Artikel 18

Dieses Abkommen kann durch die eine oder die andere der Vertragsparteien durch eine Anzeige an die andere Vertragspartei gekündigt werden. Diese Kündigung ist zu gleicher Zeit der ICAO mitzuteilen. Nach erfolgter Anzeige tritt dieses Abkommen ein Jahr nach dem Zeitpunkt, an dem die Anzeige durch die erste Vertragspartei erfolgt ist, ausser Kraft, ausgenommen wenn sie in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Zeitspanne zurückgezogen wird. Wenn die zweite Vertragspartei den Empfang der Anzeige nicht bestätigt, wird diese vierzehn Tage nach ihrer Hinterlegung bei der ICAO als erhalten angesehen.

Artikel 19

a. Beim Inkrafttreten eines mehrseitigen Abkommens über die Handelsluftfahrt, welches die beiden Vertragsparteien binden würde, ist dieses Abkommen und sein Anhang in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses mehrseitigen Abkommens zu ändern.

b. Wenn eine einzelne Vertragspartei ein durch die ICAO empfohlenes mehrseitiges Abkommen ratifiziert oder ihm beiträgt, kann diese Vertragspartei die andere um die Änderungen dieses Abkommens ersuchen, welche dieses Abkommen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des mehrseitigen Abkommens bringen. Wenn die Vertragspartei, welche das mehrseitige Abkommen nicht ratifiziert hat oder ihm nicht beigetreten ist, sich nicht bereit findet, diese Änderungen innerhalb eines Zeitraums von sechzig Tagen, nachdem sie darum ersucht wurde, vorzunehmen, kann dieses Abkommen durch eine sechs Monate im voraus erfolgende Anzeige gekündigt werden.

Artikel 20

a. Dieses Abkommen und sein Anhang werden in Übereinstimmung mit den verfassungsrechtlichen Bestimmungen jeder Vertragspartei ratifiziert und treten dreissig Tage nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

b. Die beiden Vertragsparteien lassen die Bestimmungen dieses Abkommens und seines Anhangs schon vom Zeitpunkt der Unterzeichnung des genannten Abkommens an und in dem Umfange wirksam werden, als es die verfassungsmässigen und verwaltungsrechtlichen Bestimmungen erlauben.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen gehörig ausgewiesenen beidseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen in zweifacher Ausfertigung in französischer und spanischer Sprache unterzeichnet, wobei die beiden Fassungen in gleicher Weise gültig sind.

So geschehen zu Santiago de Chile am 5. Oktober 1960.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) **Sven Stiner**

Für die Regierung von Chile:

(gez.) **German Vergara**

Anhang

Linienplan I

Linien, welche die chilenische Luftverkehrsunternehmung betreiben kann:

Punkte in Chile – Punkte in Amerika – Punkte in Afrika – Punkte in Europa – ein Punkt in der Schweiz – Punkte darüber hinaus in Europa.

Die bezeichnete Unternehmung kann, nach ihrem Belieben, Zwischenlandungen auf den vereinbarten Linien ausfallen lassen.

Linienplan II

Linien, welche die schweizerische Luftverkehrsunternehmung betreiben kann:

Punkte in der Schweiz – Punkte in Europa – Punkte in Afrika – Salzinsel – Punkte in Brasilien – Punkte in Uruguay und oder Paraguay – Punkte in Argentinien – Santiago de Chile – Punkte darüber hinaus, die ausserhalb des amerikanischen Kontinentes liegen.

Die bezeichnete Unternehmung kann, nach ihrem Belieben, Zwischenlandungen auf den vereinbarten Linien ausfallen lassen.

Luftverkehrsabkommen

zwischen

der Schweiz und der Union von Birma

Abgeschlossen in Rangoon am 31. Oktober 1960

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Union von Birma, vom Wunsche beseelt, für die Errichtung unmittelbarer Luftverkehrsverbindungen zwischen ihren Gebieten ein Abkommen zu treffen,

haben dazu gehörig bevollmächtigte Vertreter bezeichnet, die folgendes vereinbart haben:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges gilt, ausgenommen wenn es der Wortlaut anders bestimmt:

a. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bezieht sich, im Falle der Schweiz, auf das Eidgenössische Luftamt oder jede Person oder Dienststelle, die mit den Obliegenheiten beauftragt ist, die gegenwärtig von der genannten Behörde ausgeübt werden, und im Falle der Union von Birma, auf das Ministerium der Marine und der Zivilluftfahrt oder jede Person oder Dienststelle, die mit den Obliegenheiten beauftragt ist, die gegenwärtig vom genannten Ministerium der Marine und der Zivilluftfahrt ausgeübt werden.

b. Der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bezieht sich auf die Luftverkehrsunternehmung, welche die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei entsprechend Artikel 3 dieses Abkommens für die in der Anzeige aufgeführten Strecken durch eine schriftliche Anzeige genannt haben.

c. Der Ausdruck «Gebiet» hat die Bedeutung, die ihm Artikel 2 des am 7. Dezember 1944 in Chikago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt gibt.

d. Die in Artikel 96, Buchstaben *a*, *b* und *d* des am 7. Dezember 1944 in Chikago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt enthaltenen Begriffsbestimmungen sind auf dieses Abkommen anwendbar.

Artikel 2

Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführten, für die Errichtung der dort beschriebenen Strecken und internationalen Luftverkehrslinien notwendigen Rechte, gleichgültig, ob diese Linien nach Wahl der Vertragspartei, der diese Rechte gewährt sind, sofort oder erst in einem späteren Zeitpunkt errichtet werden.

Artikel 3

Jede dieser so umschriebenen Luftverkehrslinien kann in Betrieb genommen werden, sobald die Vertragspartei, der nach Artikel 2 die Rechte, für die fragliche Strecke eine Luftverkehrsunternehmung zu bezeichnen, gewährt sind, eine Luftverkehrslinie auf dieser Strecke bewilligt hat; die Vertragspartei, welche die Rechte gewährt, ist unter Vorbehalt des nachfolgenden Artikels 9 gehalten, der fraglichen Unternehmung ihre eigene Betriebsbewilligung zu erteilen. Die so bezeichnete Unternehmung kann indessen angehalten werden, den zuständigen Luftfahrtbehörden der die Rechte erteilenden Vertragspartei den Nachweis zu erbringen, dass sie vor der nach diesem Abkommen vorgesehenen Betriebsaufnahme in der Lage ist, den Bedingungen zu genügen, wie sie die von diesen Behörden normalerweise angewendeten Gesetze und Verordnungen vorschreiben. Überdies bedarf der Betrieb in Kriegszonen oder Zonen militärischer Besetzung oder solchen, die durch Krieg oder Besetzung in Mitleidenschaft gezogen worden sind, der Genehmigung durch die zuständigen militärischen Behörden.

Artikel 4

a. Die Tarife aller vereinbarten Linien werden in vernünftiger Höhe festgesetzt, wobei alle mitbestimmenden Einflüsse, umfassend die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, einen vernünftigen Gewinn, die besonderen Merkmale einer Linie (wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit) sowie die von anderen Luftverkehrsunternehmungen auf irgendeinem Teil der festgelegten Strecken verwendeten Tarife in Betracht zu ziehen sind. Diese Tarife werden in Übereinstimmung mit den folgenden Bestimmungen dieses Artikels festgesetzt.

b. Die in Absatz *a* dieses Artikels erwähnten Tarife, inbegriffen die damit verbundenen, an Agenturen ausgerichteten Kommissionsgelder, werden, wenn möglich, durch Verständigung zwischen den bezeichneten Unternehmungen festgesetzt, nachdem sie sich hierüber mit den anderen Luftverkehrsunternehmungen, welche diese Strecke teilweise oder ganz befliegen, beraten haben. Diese Vereinbarung stützt sich, soweit als möglich, auf das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA). Die derart vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten zur Genehmigung zu unterbreiten.

c. Können sich die bezeichneten Unternehmungen über irgendeinen dieser Tarife nicht einigen oder kann aus einem anderen Grund ein Tarif nicht gemäss

den Bestimmungen des Absatzes *b* dieses Artikels festgesetzt werden, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, die Tarife durch Verständigung zwischen ihnen festzusetzen.

d. Können sich die Luftfahrtbehörden über die Genehmigung eines Tarifes, der ihnen in Übereinstimmung mit Absatz *b* dieses Artikels unterbreitet worden ist, oder über die Festsetzung eines Tarifes in Übereinstimmung mit vorstehendem Absatz *c* nicht verständigen, dann wird die Meinungsverschiedenheit in Anwendung der Bestimmungen des Artikels 15 geregelt.

e. Wenn die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei einen Tarif nicht genehmigen, so tritt er, ausgenommen bei Anwendung des Artikels 15, nicht in Kraft. Bis die neuen oder geänderten Tarife in Übereinstimmung dieses Artikels festgesetzt sind, gelten die bereits bestehenden Tarife.

Artikel 5

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, die Überweisung der durch die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Waren und Post durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei auf ihrem Gebiet erzielten Einnahmen, unter Abzug der örtlichen Kosten, nach dem Heimatstaat sicherzustellen.

Artikel 6

In der Absicht, jeder benachteiligenden Massnahme vorzubeugen und die Gleichheit in der Behandlung sicherzustellen, vereinbaren die Vertragsparteien folgendes:

a. Jede Vertragspartei kann der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei für die Benützung der öffentlichen Flughäfen und anderer, ihrer Aufsicht unterstellten Einrichtungen gerechte und vernünftige Gebühren auferlegen oder gestatten, dass sie auferlegt werden. Beide Vertragsparteien stimmen indessen darin überein, dass diese Gebühren nicht höher sein dürfen als jene, die für die Benützung dieser Flughäfen und anderer Einrichtungen von den eigenen Luftfahrzeugen, die für ähnliche internationale Beförderungen eingesetzt sind, bezahlt werden müssen.

b. Brennstoffe und Ersatzteile, die durch die Unternehmung der einen Vertragspartei oder für deren Rechnung in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder dort an Bord genommen werden und ausschliesslich zur Verwendung durch die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung dieser einen Vertragspartei bestimmt sind, werden gegenseitig von Einfuhrgebühren befreit. Was die Zölle, die Revisionsgebühren oder andere nationale Abgaben und Gebühren betrifft, so unterstellt sie die Vertragspartei, in deren Gebiet eingeflogen wird, der gleichen Regelung wie sie für die nationalen Luftverkehrsunternehmungen und diejenigen der meistbegünstigten Nation gilt.

c. Die Luftfahrzeuge, welche die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei auf den vereinbarten Linien verwendet, sowie die Brennstoffe, die Schmierstoffe, die Ersatzteile, die normale Ausrüstung und die Vorräte der

Luftfahrzeuge, die an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben, sind bei der Ankunft in oder beim Wegflug aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Revisionsgebühren oder anderen ähnlichen Abgaben oder Gebühren befreit, und zwar auch, wenn diese Vorräte auf Flügen über dem genannten Gebiet verwendet oder verbraucht werden.

Artikel 7

In Kraft stehende Lufttüchtigkeitsausweise, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der im Anhang umschriebenen Strecken und Linien als gültig anerkannt, vorausgesetzt allerdings, dass die Bedingungen, nach denen diese Ausweise, Zeugnisse oder Bewilligungen erteilt oder anerkannt worden sind, gleich oder strenger sind als die Mindestbedingungen, die in Übereinstimmung mit dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt aufgestellt worden sind. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die ihren eigenen Staatsangehörigen durch einen anderen Staat ausgestellt worden sind, für den Verkehr über ihrem Staatsgebiet nicht anzuerkennen.

Artikel 8

a. Die Gesetze und Verordnungen, die auf dem Gebiete einer Vertragspartei den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder die Verwendung und die Navigation dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, gelten für die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei und müssen durch diese Luftfahrzeuge bei der Ankunft, während des Aufenthaltes in und beim Abflug aus dem Gebiet der ersten Vertragspartei befolgt werden.

b. Die Gesetze und Verordnungen, die auf dem Gebiet einer Vertragspartei die Einreise und die Ausreise der durch die Luftfahrzeuge beförderten Fluggäste, Besatzungen und Waren regeln, wie die Vorschriften über Abfertigung bei der Einreise und Ausreise, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne sind auf die durch die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei beförderten Fluggäste, Besatzungen oder Waren anwendbar, sobald diese Luftfahrzeuge in das genannte Gebiet einfliegen, sich dort befinden oder es verlassen.

c. Die Fluggäste, die das Gebiet einer Vertragspartei durchreisen, unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Auf Gepäck und Waren im unmittelbaren Durchgangsverkehr werden keine Zölle oder Revisionsgebühren und ähnliche Abgaben erhoben.

Artikel 9

Unter Vorbehalt der Bestimmungen des nachfolgenden Artikels 12 behält sich jede Vertragspartei das Recht vor, die Ausübung der im Anhang zu diesem

Abkommen aufgeführten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei zu verweigern oder zu widerrufen, wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass sich der wesentliche Teil des Eigentums an dieser Unternehmung und die tatsächliche Verfügungsgewalt darüber in Händen von Staatsangehörigen der anderen Vertragspartei befinden oder wenn sich diese Unternehmung oder die Regierung, welche sie bezeichnet hat, nicht den im vorstehenden Artikel 8 erwähnten Gesetzen und Verordnungen unterziehen oder ihre Verpflichtungen nicht erfüllen oder es in irgendeiner anderen Weise unterlassen, die Bedingungen, unter denen die Rechte in Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges erteilt worden sind, einzuhalten.

Artikel 10

Dieses Abkommen und alle mit ihm in Zusammenhang stehenden Verträge werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt.

Artikel 11

Die bestehenden Rechte und Vorrechte betreffend die Luftverkehrslinien, die durch eine Vertragspartei einer Luftverkehrsunternehmung der anderen Vertragspartei schon früher erteilt worden sind, bleiben im bestehenden Umfang in Kraft.

Artikel 12

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihre Absicht anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Die gleiche Anzeige ist gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation zu richten. In einem solchen Fall endigt das Abkommen ein Jahr nach dem Empfang der Kündigungsanzeige, es wäre denn, dass diese Anzeige im Einvernehmen zwischen beiden Vertragsparteien vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen würde. Erfolgt durch die andere Vertragspartei keine Empfangsbestätigung, so gilt die Kündigungsanzeige als vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt erhalten, an dem sie von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation erhalten worden ist.

Artikel 13

Wenn eine der Vertragsparteien es als wünschbar erachtet, die im beigefügten Anhang aufgeführten Strecken oder Bedingungen zu ändern, kann sie Beratungen zwischen den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien verlangen; diese Beratungen haben binnen einer Frist von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Gesuches an, zu beginnen. Vereinbaren diese Behörden neue oder geänderte Bedingungen, welche den Anhang betreffen, so treten ihre Empfehlungen in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Artikel 14

Tritt ein durch die beiden Vertragsparteien angenommenes mehrseitiges Luftverkehrsabkommen in Kraft, so wird das vorliegende Abkommen entsprechend den Bestimmungen des mehrseitigen Abkommens geändert.

Artikel 15

Ausgenommen wenn es dieses Abkommen oder sein Anhang anders bestimmt, wird jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhangs, die nicht auf direktem Verhandlungswege beseitigt werden kann, einem dreiköpfigen Schiedsgericht zum Bericht und Antrag unterbreitet. Je einer der Schiedsrichter wird von beiden Vertragsparteien und der dritte durch die zwei so gewählten Schiedsrichter bezeichnet, mit der Bedingung, dass dieser dritte Schiedsrichter nicht Staatsangehöriger einer der beiden Vertragsparteien sei. Jede Vertragspartei hat binnen zweier Monate einen Schiedsrichter zu bezeichnen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges einer diplomatischen Note an, welche die schiedsgerichtliche Schlichtung einer Meinungsverschiedenheit verlangt. Der dritte Schiedsrichter ist binnen Monatsfrist nach dieser ersten Frist von zwei Monaten zu bezeichnen. Wenn der dritte Schiedsrichter nicht in der angegebenen Frist bezeichnet worden ist, wird die betreffende Lücke durch eine Persönlichkeit gefüllt, die der Präsident des ICAO-Rates bezeichnet. Er wählt sie aus einer Schiedsrichterliste, die in Übereinstimmung mit den Gepflogenheiten der ICAO laufend bereit gehalten wird. Die ausführenden Behörden der Vertragsparteien werden entsprechend den Mitteln, über die sie verfügen, alle Anstrengungen unternehmen, um die in einem solchen schiedsrichterlichen Gutachten ausgedrückte Meinung zu verwirklichen. Die Hälfte der Kosten des Schiedsgerichtes geht zu Lasten jeder Vertragspartei.

Artikel 16

a. Die Änderungen, die an den in den nachstehenden Linienplänen umschriebenen Strecken durch eine der Vertragsparteien vorgenommen werden, ausgenommen wenn es sich darum handelt, die durch die bezeichnete Unternehmung dieser einen Vertragspartei angeflogenen Punkte zu wechseln, werden nicht als Änderung des Anhanges betrachtet. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können demnach solche Änderungen einseitig vornehmen, vorausgesetzt indessen, dass davon den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ohne Verzug Kenntnis gegeben wird.

b. Wenn die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei der Auffassung sind, dass im Hinblick auf die im Abschnitt VII des Anhangs dieses Abkommens aufgeführten Grundsätze die Interessen ihrer Luftverkehrsunternehmung durch die Verkehrsleistungen der Unternehmung der ersten Vertragspartei zwischen dem Gebiet der zweiten Vertragspartei und dem neuen, auf dem Gebiet eines

dritten Staates gewählten Punkt verletzt worden sind, so beraten sich die Behörden der beiden Vertragsparteien, um zu einer befriedigenden Verständigung zu gelangen.

Artikel 17

Dieses Abkommen, inbegriffen die Bestimmungen des Anhangs, unterliegt der Ratifikation. Es tritt an dem Tag in Kraft, an dem seine Ratifikation gegenseitig durch einen Austausch diplomatischer Noten angezeigt worden ist.

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierungen gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

So geschehen zu Rangoon in zweifacher Ausfertigung in französischer und englischer Sprache am 31. Oktober 1960. Für die Auslegung des Wortlauts ist die englische Fassung massgebend.

Für den Schweizerischen Bundesrat: Für die Regierung der Union von Birma:
 (gez.) **E. Bernath** (gez.) **Sao Hkun Hkio**

Anhang

Abschnitt I

Die Regierung der Union von Birma gewährt dem Schweizerischen Bundesrat das Recht, Luftverkehrslinien durch eine schweizerische, von der Schweiz bezeichnete Luftverkehrsunternehmung auf den nachstehend im Linienplan 1 aufgeführten Strecken zu betreiben, die das Gebiet der Union von Burma durchqueren oder gewerbsmässig anfliegen.

Abschnitt II

Der Schweizerische Bundesrat gewährt der Regierung der Union von Birma das Recht, Luftverkehrslinien durch eine birmanische, von diesem Staat bezeichnete Luftverkehrsunternehmung auf den nachstehend im Linienplan 2 noch aufzuführenden Strecken zu betreiben, die das Gebiet der Schweiz durchqueren oder gewerbsmässig anfliegen werden.

Abschnitt III

Die durch jede Vertragspartei unter den in diesem Abkommen vorgesehenen Bedingungen bezeichnete Unternehmung geniesst auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei das Recht zum Durchgangsverkehr und zur Vornahme nicht gewerblicher Landungen sowie das Recht, an den auf jeder der in den nachstehenden Linienplanen aufgeführten oder noch aufzuführenden Strecke genannten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Waren und Post gewerbsmässig abzusetzen und aufzunehmen.

Abschnitt IV

Die Beförderungsmöglichkeiten im Luftverkehr, welche den Reisenden angeboten werden, sollen in einer engen Beziehung zur Verkehrsnachfrage stehen.

Abschnitt V

Die bezeichneten Unternehmungen der Vertragsparteien besitzen für den Betrieb auf irgendeiner Strecke zwischen deren Gebieten, entsprechend dem Abkommen und dem Anhang, gleiche und gerechte Möglichkeiten.

Abschnitt VI

Die bezeichnete Unternehmung jeder Vertragspartei hat beim Betrieb der in diesem Anhang umschriebenen Linien die Interessen der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei in Betracht zu ziehen, um derart die Linien, welche diese Unternehmung auf allen oder einem Teil der gleichen Strecken betreibt, nicht ungehörig zu beeinträchtigen.

Abschnitt VII

Die beiden Vertragsparteien sind sich darin einig, dass die durch eine bezeichnete Unternehmung in Übereinstimmung mit diesem Abkommen und seinem Anhang vorgesehenen Linien vor allem bezwecken, für Beförderungsmöglichkeiten zu sorgen, die der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, dessen Staatsangehörigkeit die Unternehmung besitzt, und dem Staat, nach dem dieser Verkehr im Endziel gerichtet ist, entsprechen. Das Recht, auf solchen Linien an einem auf den in diesem Anhang aufgeführten Strecken gelegenen Punkt der anderen Vertragspartei im internationalen Verkehr mit Bestimmung nach oder Herkunft von dritten Staaten Fluggäste, Waren und Post aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung, auf die sich beide Vertragsparteien verpflichten, ausgeübt werden, und zwar gemäss dem allgemeinen Grundsatz, dass das Beförderungsangebot angepasst sei:

- a. an die Verkehrsfrage zwischen dem Herkunftsstaat der Luftverkehrslinie und den Bestimmungsstaaten;
- b. an die Betriebserfordernisse bei einem Langstreckenverkehr;
- c. an die Verkehrsnachfrage in den durchquerten Gebieten, wobei die örtlichen und regionalen Linien zu berücksichtigten sind.

Abschnitt VIII

Sollte die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei infolge Schwierigkeiten, die von einem Kriege herrühren, vorübergehend verhindert sein, unmittelbar von den im Abschnitt V hiervoor erwähnten Möglichkeiten einen Nutzen zu ziehen, so ist die Lage im Einvernehmen zwischen den Vertrags-

parteien im Hinblick darauf, eine notwendige Entwicklung zu erleichtern, erneut zu überprüfen, und zwar sobald sich die bezeichnete Unternehmung der ersten Vertragspartei in der Lage befindet, in zunehmendem Masse ihren eigenen Anteil an den Luftverkehrslinien zu übernehmen.

Abschnitt IX

Es ist die Absicht der beiden Vertragsparteien, dass zwischen ihren Luftfahrtbehörden regelmässige und häufige Beratungen stattfinden und dass damit für die Beobachtung der in diesem Abkommen und in seinem Anhang umschriebenen Grundsätze sowie für die Verwirklichung der darin enthaltenen Bestimmungen eine enge Zusammenarbeit sichergestellt werde.

Linienplan 1

Die durch den Schweizerischen Bundesrat bezeichnete Unternehmung ist ermächtigt, auf den in diesem Absatz aufgeführten Strecken Luftverkehrslinien zu betreiben, wobei Zwischenpunkte in beiden Richtungen berührt werden können, und flugplanmässige Landungen in Birma am angeführten Punkt vorzunehmen:

Punkte in der Schweiz – Zwischenpunkte – Rangoon – darüber hinaus gelegene Punkte.

Linienplan 2

Die durch die Regierung der Union von Birma bezeichnete Unternehmung ist ermächtigt, längs einer oder mehrerer festgelegter Strecken, die zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Union von Birma in einem Zeitpunkt, den die Regierung der Union von Birma für die Aufnahme des Betriebes bestimmen wird, noch zu vereinbaren sein werden, Luftverkehrslinien zu betreiben und flugplanmässige Landungen in der Schweiz vorzunehmen.

Auf jeder der oben genannten Strecken ist die zum Betriebe ermächtigte Unternehmung berechtigt, zwischen irgendwelchen Punkten einer Strecke, Flüge ohne Zwischenlandungen auszuführen und einen oder mehrere Punkte dieser Strecke auszulassen.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr (Vom 10. März 1961)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1961
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8210
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1961
Date	
Data	
Seite	477-557
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 254

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.