

Abkommen über die Änderung des Abkommens zwischen der Schweiz und den Vereinigten Staaten von Mexiko über den regelmässigen Luftverkehr

Durch Notenaustausch vom 23. Februar 1976 haben die schweizerische Botschaft in Mexiko, D.F. und das Aussenministerium der Vereinigten Staaten von Mexiko das Ergebnis von Verhandlungen bestätigt, die, gestützt auf Artikel 12 des Abkommens zwischen der Schweiz und den Vereinigten Staaten von Mexiko über den regelmässigen Luftverkehr vom 2. Juni 1966, im Januar 1976 in Mexiko, D.F. stattfanden. Der Anhang des Abkommens wird durch die folgenden Bestimmungen ersetzt:

*Übersetzung*¹⁾

Anhang

Linienplan

Abschnitt I

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von der Schweiz bezeichnete Luftverkehrsunternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandeplätze	Punkte in Mexiko	Punkte darüber hinaus
Punkte auf schweizerischem Gebiet	Anmerkung 4 Nassau oder Barbados	Mexico und / oder Merida und / oder Acapulco und / oder Guadalajara Anmerkungen 6 und 7	Punkte über Mexiko hinaus

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes.

Abschnitt II

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von Mexiko bezeichnete Luftverkehrsunternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte auf mexikanischem Gebiet	Anmerkung 4 Anmerkung 5	Zürich und / oder Genf und / oder Basel und / oder Bern Anmerkungen 6 und 7	Punkte über die Schweiz hinaus

Anmerkungen

1. Die in den Abschnitten I und II vorgesehenen Luftverkehrslinien können mit den Flugzeugen DC-8, DC-10 mit 250 Plätzen oder mit ähnlichen Grossraumflugzeugen betrieben werden.
2. Das von jeder der Vertragsparteien bezeichnete Luftverkehrsunternehmen kann auf der aufgeführten Strecke bis zu drei Flügen pro Woche durchführen.
3. Die auf den aufgeführten Strecken erwähnten Zwischenlandepunkte und die Punkte darüber hinaus können nach Belieben des bezeichneten Luftverkehrsunternehmens auf einzelnen oder allen Flügen ausgelassen werden, und jede in Betracht gezogene Linie kann auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden.
4. Die von den Vertragsparteien bezeichneten Luftverkehrsunternehmen geniessen an den Zwischenlandepunkten keine Rechte in 5. Freiheit; ausgenommen davon sind Zwischenlandepunkte, die in ihren entsprechenden Linienplänen aufgeführt sind.
5. Der Zwischenlandepunkt mit Verkehrsrechten auf der genannten Strecke, der von dem von der mexikanischen Regierung bezeichneten Luftverkehrsunternehmen bedient wird, ist von den beiden Vertragsparteien vor Aufnahme der besagten Luftverkehrslinie zu bestimmen.
6. Auf dem Gebiet der Vertragsparteien dürfen weder Kabotage- noch «stop-over»-Rechte ausgeübt werden.
7. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen dürfen von den auf dem Gebiet der Vertragsparteien aufgeführten Punkten nicht mehr als zwei bedienen.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Silvio Masnata

Für die Regierung
der Vereinigten Staaten von Mexiko:
Alfonso Garcia Robles

zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Malta über den regelmässigen Luftverkehr

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Republik Malta,*

in der Erwägung, dass die Schweiz und Malta Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,
vom Wunsche geleitet, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu entwickeln,
vom Wunsche geleitet, für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien ein Abkommen zu treffen,
haben ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die folgendes vereinbart haben:

Artikel 1

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:
 - a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
 - b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall von Malta das für die Zivilluftfahrt zuständige Ministerium, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
 - c. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
 - d. der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen. Ausgenommen sind jedoch Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.
2. Der Anhang ist Bestandteil des Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes.

Artikel 2

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung von Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhangs zu diesem Abkommen festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

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

3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

Artikel 3

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

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

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem Unternehmen, das die andere Vertragspartei bezeichnet hat, den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von diesen Behörden üblicherweise angewandten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Chicago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung nicht zu erteilen oder die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen als nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn ihr nicht bewiesen wird, dass der grösste Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit den Betrieb jeder vereinbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 11 dieses Abkommens aufgestellter Tarif in Kraft ist.

Artikel 4

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu verbieten oder die Ausübung dieser Rechte den Bedingungen zu unterstellen, die sie als nötig erachtet,

- a. wenn dieses Unternehmen nicht beweisen kann, dass der grösste Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen, oder
- b. wenn dieses Unternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat oder
- c. wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreibt.

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

Artikel 5

1. Die Unternehmen der beiden Vertragsparteien haben beim Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken zwischen ihren betreffenden Gebieten gleiche und angemessene Möglichkeiten.

2. Beim Betrieb der vereinbarten Linien nimmt das Unternehmen jeder Vertragspartei Rücksicht auf die Interessen des Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die Linien nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen, die dieses letztgenannte Unternehmen auf allen oder einem Teil der gleichen Strecken betreibt.

3. Die vereinbarten Linien, die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien betrieben werden, stehen in enger Beziehung zu den Beförderungsbedürfnissen der Öffentlichkeit auf den festgelegten Strecken, und bezwecken vor allem, ein den gegenwärtigen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnissen angepasstes Beförderungsangebot mit einem vernünftigen Auslastungsgrad für Fluggäste, Fracht und Postsendungen zur Verfügung zu stellen, die vom Gebiet der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, herkommen oder sich dorthin begeben.

4. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Fracht und Postsendungen mit Herkunft von oder Bestimmung nach Punkten in Drittstaaten richtet sich, sofern sol-

che Punkte in den Linienplänen vorgesehen sind, nach den allgemeinen Grundsätzen, wonach das Beförderungsangebot angepasst ist:

- a. den Verkehrsbedürfnissen von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b. den Verkehrsbedürfnissen der vom Unternehmen durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsleistungen, die von Unternehmen der in diesen Gebieten gelegenen Staaten erbracht werden;
- c. den Betriebserfordernissen von Langstreckendiensten.

Artikel 6

1. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und anderen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass solche Ausrüstung und Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

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

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die vom bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b. die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c. die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebiets ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

Artikel 7

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

Flughafens nicht verlassen, werden höchstens einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 8

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

Artikel 9

1. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihrem eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in Artikel 8 dieses Abkommens erwähnten Gesetze und Verordnungen keine Vorzugsstellung einzuräumen.
2. Für die Benützung der Flughäfen und anderer von einer Vertragspartei zur Verfügung gestellter Einrichtungen hat das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei keine höheren Gebühren zu bezahlen als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.
3. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen. Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts.

Artikel 10

1. Die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden, solange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.
2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die von der anderen Vertragspartei oder von einem anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder zu deren Gunsten anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 11

1. Die Tarife, die jedes bezeichnete Unternehmen im Zusammenhang mit Beförderungen von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei anzuwenden hat, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Betriebskosten, eines vernünftigen Gewinnes, der besonderen Merkmale jeder Linie und der Tarife, die von anderen Luftverkehrsunternehmen angewandt werden, in Betracht zu ziehen sind.

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

3. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens dreissig Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden. Wenn weder die eine noch die andere der Luftfahrtbehörden innerhalb von dreissig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt der Unterbreitung an, ihre Nichtgenehmigung bekanntgibt, sind diese Tarife als genehmigt zu betrachten.

4. Können die bezeichneten Unternehmen zu keiner Einigung gelangen oder werden die Tarife von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen zu bestimmen. Solche Verhandlungen müssen innerhalb von dreissig Tagen beginnen, sobald feststeht, dass sich die bezeichneten Unternehmen über die Tarife nicht einigen können oder nachdem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die Nichtgenehmigung der Tarife bekanntgegeben haben.

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 16 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 16 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 12

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens dreissig Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien die Flugpläne zur Genehmigung. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.

2. Für Flüge, die das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen will (Verdichtungsflüge), ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Ein solches Begehren ist in der Regel mindestens zwei Arbeitstage vor dem betreffenden Flug zu stellen.

Artikel 13

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für die Einnahmenüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses besondere Abkommen anwendbar.

Artikel 14

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

Artikel 15

1. Jede Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden können jederzeit eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit ihren Luftfahrtbehörden verlangen.
2. Eine von einer Vertragspartei oder ihren Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfangs des Gesuchs an, beginnen.

Artikel 16

1. Jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege geschlichtet werden kann, wird auf Verlangen der einen oder der anderen Vertragspartei einem aus drei Mitgliedern zusammengesetzten Schiedsgericht unterbreitet.
2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss, als Vorsitzenden. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, von dem Tag an gerechnet, an dem die eine der Vertragsparteien einen Schiedsrichter bezeichnet, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet hat oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die so bezeichneten Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig wurden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des

Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt seine Verfahrensvorschriften selbst und entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.

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

Artikel 17

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

Artikel 18

Dieses Abkommen wird mit jedem mehrseitigen Übereinkommen, das die beiden Vertragsparteien binden wird, in Übereinstimmung gebracht.

Artikel 19

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

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

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

Artikel 20

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

2. Jede Änderung dieses Abkommens wird vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien die Erfüllung der erwähnten verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

3. Änderungen des Anhangs können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Um das zu beurkunden, haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Valetta am 4. Oktober 1977 in doppelter Urschrift in französischer und englischer Sprache, wobei die beiden Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
W. Guldemann

Für die Regierung
der Republik Malta:
P. Attard

Anhang

Linienpläne

Linienplan I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Malta	Punkte über Malta hinaus
Punkte in der Schweiz	---	Malta	Ein Punkt in Afrika ¹⁾

Linienplan II

Strecken, auf denen das von Malta bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Malta	---	Basel oder Genf oder Zürich	Ein Punkt in Europa ¹⁾

Anmerkungen

1. Die Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Die Punkte der festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass jede Linie auf einer vernünftigermassen direkten Strecke betrieben wird.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann irgendeine seiner vereinbarten Linien im Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.

¹⁾ Vorbehältlich der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden.

zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien über den Luftlinienverkehr

Da die Schweiz und die Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind, um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln, um für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien die notwendige Grundlage zu schaffen, haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die folgendes vereinbart haben:

Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges bedeuten:
 - a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
 - b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien der Bundesausschuss für Verkehr oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
 - c. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
 - d. der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.
2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes.

Artikel 2 Verkehrsrechte

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung von Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhangs festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.
2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:
 - a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
 - c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.
3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

Artikel 3 Bezeichnung und Bewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.
2. Die Luftfahrtbehörden, die die Anzeige der Bezeichnung erhalten haben, erteilen unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.
3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem Unternehmen, das die andere Vertragspartei bezeichnet hat, den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von diesen Behörden üblicherweise angewandten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Chikago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.
4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn im Fall der Schweiz, diese nicht den Beweis besitzt, dass das soziale Eigentum und die tatsächliche Verfügungsgewalt in den Händen der dem Bereich der Lufttransporte zugeordneten Arbeitsorganisation liegen, die als Unternehmen zum Betrieb der vereinbarten Linien bezeichnet ist, und im Fall der

Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien, diese nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen in den Händen dieser Vertragspartei oder derer Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit den Betrieb jeder vereinbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 11 dieses Abkommens aufgestellter Tarif in Kraft ist.

Artikel 4 Aufhebung und Widerruf

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei vorläufig zu verbieten oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie als nötig erachtet,

- a. wenn, im Fall der Schweiz, diese nicht den Beweis besitzt, dass das soziale Eigentum und die tatsächliche Verfügungsgewalt in den Händen der dem Bereich der Lufttransporte zugeordneten Arbeitsorganisation liegen, die als Unternehmen zum Betrieb der vereinbarten Linien bezeichnet ist, und im Fall der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien, diese nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen in den Händen dieser Vertragspartei oder derer Staatsangehörigen liegen, oder
- b. wenn dieses Unternehmen Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder in schwerer Weise missachtet hat, oder
- c. wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreibt.

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

Artikel 5 Bestimmungen über das Beförderungsangebot

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

2. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieses letztgenannten Unternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmen soll der Verkehrsnachfrage angepasst sein.
4. Die vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angeflogenen Punkten entspricht.
5. Das Recht jedes bezeichneten Unternehmens, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten im internationalen Verkehr Beförderungen auszuführen, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen, durch die beiden Vertragsparteien bestätigten Grundsätzen einer normalen Entwicklung ausgeübt werden und unter der Voraussetzung, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:
 - a. der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
 - b. der Verkehrsnachfrage der durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;
 - c. den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.

Artikel 6 Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

1. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.
2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren sind ebenfalls befreit:
 - a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die vom bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
 - b. die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
 - c. die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.
3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zu-

stimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

Artikel 7 Direkter Transit

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehalten Zone des Flughafens nicht verlassen, werden, sofern erforderlich, höchstens einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Gebühren und Abgaben, Zölle inbegriffen, befreit.

Artikel 8 Anwendbarkeit der Gesetze und Verordnungen

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

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

Artikel 9 Grundsatz der Gleichbehandlung

1. Keine Vertragspartei darf ihrem eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in Artikel 8 dieses Abkommens erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

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

3. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen.

Artikel 10 Anerkennung der Zeugnisse und Ausweise

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt, solange sie in Kraft sind.
2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die von der anderen Vertragspartei oder von einem anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 11 Tarife

1. Die Tarife, die jedes bezeichnete Unternehmen im Zusammenhang mit Beförderungen von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei anzuwenden hat, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Betriebskosten, eines vernünftigen Gewinnes, der besonderen Merkmale jeder Linie und der Tarife, die von anderen Luftverkehrsunternehmen angewandt werden, in Betracht zu ziehen sind.
2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dafür soweit als möglich das Tariffestsetzungsverfahren der internationalen Organisation anzuwenden, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.
3. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden oder den anderen zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei mindestens sechzig Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden. Wenn weder die eine noch die andere der Luftfahrtbehörden oder der anderen zuständigen Behörden innerhalb von dreissig Tagen nach Unterbreitung ihre Nichtgenehmigung bekannt gibt, sind diese Tarife als genehmigt zu betrachten.
4. Können die bezeichneten Unternehmen zu keiner Einigung gelangen oder werden die Tarife von den Luftfahrtbehörden oder den anderen zuständigen Behörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so werden sich die zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien bemühen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen zu bestimmen. Solche Verhandlungen müssen innerhalb von dreissig Tagen beginnen, nachdem feststeht, dass sich die bezeichneten Unternehmen über die Tarife nicht einigen können oder nachdem die Luftfahrtbehörden oder die anderen zuständigen Behörden einer Vertragspartei den besagten Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die Nichtgenehmigung der Tarife bekanntgegeben haben.
5. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels festgesetzt worden sind, jedoch

höchstens während zwölf Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden oder die anderen zuständigen Behörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 12 Flugpläne und Verdichtungsflüge

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens dreissig Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien die Flugpläne zur Genehmigung. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.

2. Für Verdichtungsflüge, die das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen will, ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Ein solches Begehren ist in der Regel mindestens zwei Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

Artikel 13 Überweisung der Einnahmen

Jede Vertragspartei gestattet dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen im Rahmen der bestehenden Vorschriften jeder Vertragspartei die freie Überweisung der Einnahmenüberschüsse zum amtlichen Kurs, die das besagte Unternehmen der ersten Vertragspartei in ihrem Gebiet bei der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen erzielt.

Artikel 14 Statistiken

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

Artikel 15 Beratungen

1. Jede Vertragspartei oder deren Luftfahrtbehörden können eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit deren Luftfahrtbehörden verlangen.

2. Eine von einer Vertragspartei oder deren Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig Tagen nach dem Empfang des Gesuchs beginnen.

Artikel 16 Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege behoben werden können, werden auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger

eines dritten Staates sein muss. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen. Ist dieser Staatsangehöriger einer der Vertragsparteien, wird der Vizepräsident des Rates, der Angehöriger eines dritten Staates ist, ersucht, die Bezeichnung der oben erwähnten Schiedsrichter vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt seine Verfahrensvorschriften selbst. Jede Vertragspartei übernimmt die Kosten für den von ihr bezeichneten Schiedsrichter. Die übrigen Kosten für den Schiedsspruch werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien übernommen.

4. Die Vertragsparteien werden sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen.

Artikel 17 Hinterlegung

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

Artikel 18 Übereinstimmung mit mehrseitigen Übereinkommen

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

Artikel 19 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit durch schriftliche Anzeige kündigen; die Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.

2. Die Kündigung wird wirksam auf Ende einer Flugplanperiode, wobei eine Frist von 12 Monaten nach Empfang der Anzeige abgelaufen sein muss. Sie kann aber in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen werden.

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

Artikel 20 Inkrafttreten und Änderung

1. Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

2. Am Tag des Inkrafttretens dieses Abkommens fallen das am 28. Mai 1953 in Belgrad unterzeichnete Abkommen zwischen der Schweiz und der föderativen Volksrepublik Jugoslawien sowie der gleichentags in Belgrad vollzogene Notenwechsel dahin.
3. Jede Änderung dieses Abkommens tritt mit der Anzeige der Erfüllung der verfassungsrechtlichen Vorschriften durch die Vertragsparteien in Kraft.
4. Änderungen des Anhangs können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Um das zu beurkunden, haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Belgrad am 26. Oktober 1977 in doppelter Urschrift in französischer Sprache.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:

H. Hess

Für die Regierung
der Sozialistischen Föderativen Republik
Jugoslawien:

M. Sljivar

Anhang

Linienpläne

I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Jugoslawien	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	Wien Salzburg Klagenfurt Graz Innsbruck Venedig Mailand	Belgrad Zagreb Ljubljana Dubrovnik	Sofia Bukarest Istanbul Ankara Tel Aviv Damaskus Bagdad Teheran Abu Dhabi Dubai Dhahran Kairo Khartum Nairobi

II

Strecken, auf denen das von Jugoslawien bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte in Jugoslawien	Wien Salzburg Klagenfurt Graz Innsbruck Venedig Mailand	Zürich Genf Basel	Frankfurt Kopenhagen Stockholm Oslo Paris Brüssel Amsterdam London Madrid Barcelona Lissabon

Anmerkungen

1. Die Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Die Punkte der festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermassen direkten Strecke betrieben wird.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
4. Jedes bezeichnete Unternehmen kann nicht aufgeführte Punkte unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

Abkommen über die Änderung des Abkommens zwischen der Schweiz und den Vereinigten Staaten von Mexiko über den regelmässigen Luftverkehr

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1978
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.02.1978
Date	
Data	
Seite	297-319
Page	
Pagina	
Ref. No	10 047 291

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.