

Bundesblatt

115. Jahrgang

Bern, den 20. Juni 1963

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 33 Franken im Jahr, 18 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*
*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Pettizelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

8790

Botschaft

des

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

(Vom 28. Mai 1963)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Am 6. März 1963 haben Sie fünf Abkommen über den Linienverkehr (Ghana, Polen, Liberia, Afghanistan, Marokko) und eines über den nichtregelmässigen Luftverkehr (Marokko) genehmigt und den Bundesrat ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren. Durch erfolgreich geführte Luftverkehrsverhandlungen mit einer Reihe von afrikanischen Staaten konnten in den letzten Monaten weitere Abkommen über den regelmässigen Luftverkehr getroffen werden. Von diesen Abkommen sind mittlerweile diejenigen mit der Elfenbeinküste, mit Senegal, mit Guinea und mit dem Sudan unterzeichnet worden.

Die Schweiz hat bis heute, die genannten vier neuen Abkommen eingerechnet, mit 48 Staaten zweiseitige Abkommen über den gewerbsmässigen, regelmässigen Luftverkehr abgeschlossen. Sie bilden die rechtliche Grundlage für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien. Mit den genannten Abkommen wird es möglich sein, den schweizerischen Linienverkehr nach diesen Staaten und teilweise darüber hinaus auszubauen. Da der Luftverkehr gerade in den sogenannten Entwicklungsländern eine zunehmende Bedeutung erhält, gilt es, den Ausbau des schweizerischen Liniennetzes vorausschauend zu sichern. Diesem Zwecke dient auch die Gruppe der neu getroffenen Abkommen. Sie sind um so wichtiger, als das erwachende Nationalgefühl der jungen afrikanischen Staaten diese gelegentlich zu Massnahmen veranlasst, die der internationalen Luftfahrt keineswegs förderlich sind. Die Haltung dieser Staaten wird im einzelnen noch näher beleuchtet werden.

Zu den einzelnen Abkommen beehren wir uns, folgendes auszuführen:

a. Das Abkommen mit der Elfenbeinküste

Nachdem auf diplomatischem Wege in der Schweiz bekannt geworden war, dass die Regierung der Republik Elfenbeinküste sich für den Abschluss eines zweiseitigen Luftverkehrsabkommens mit der Schweiz interessierte, wurde den Luftfahrtbehörden in Abidschan ein schweizerischer Vertragsentwurf überreicht. Diese Behörden erklärten sich zu Verhandlungen bereit, überreichten jedoch einen vom schweizerischen Vertragsentwurf erheblich abweichenden Gegenentwurf, der allerdings weitgehend mit dem kurz zuvor festgelegten Wortlaut eines schweizerisch-sonegalesischen Luftverkehrsabkommens übereinstimmte. Es schien daher vertretbar, diesen Gegenentwurf als Verhandlungsgrundlage anzunehmen, obwohl sich für eine Anzahl von Bestimmungen schweizerische Änderungsvorschläge aufdrängten. Die Verhandlungen über das Abkommen wurden in Abidschan geführt. Am 17. November 1962 wurde das Abkommen in Bern unterzeichnet.

Die wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung dieses Abkommens darf für den jetzigen Zeitpunkt und die unmittelbare Zukunft nicht überschätzt werden. Indessen handelt es sich auch hier um eine Planung auf weite Sicht. Die Republik Elfenbeinküste, ehemals französisches Kolonialgebiet, gilt als einer der reichsten unter den unabhängigen westafrikanischen Staaten. Die Schweiz hat am 26. Juni 1962 mit der Elfenbeinküste einen Handelsvertrag abgeschlossen. Mit der in Gang gekommenen Entwicklung gewinnt der gut ausgebaute Flughafen von Abidschan zusehends an Bedeutung. Das Luftverkehrsabkommen mit der Elfenbeinküste soll für den Betrieb regelmässig beflogener Linien einer schweizerischen Luftverkehrsunternehmung im westafrikanischen Raum die notwendigen Verkehrsrechte in Abidschan sichern.

Der Gang der Verhandlungen, beiderseits vom Willen zur Verständigung getragen, bot keine unüberwindlichen Schwierigkeiten, wenn auch beim Vertragspartner botene protektionistische Tendenzen zugunsten der Air Afrique klar zutage traten.

Die Artikel 1 bis 11 enthalten nebst dem vorangestellten Grundsatz der gegenseitigen Gewährung von Verkehrsrechten und den Begriffsbestimmungen die Regelung der Zollbefreiung, Bestimmungen über die gegenseitige Anerkennung von Fähigkeitszeugnissen und Lufttüchtigkeitsausweisen, über den Vorbehalt der nationalen Gesetzgebung, das Kündigungsrecht, das Schiedsverfahren und die Verteilung der Betriebsbewilligung. Diese Bestimmungen halten sich im üblichen Rahmen.

Artikel 12 umschreibt die Verkehrsrechte der bezeichneten Unternehmungen im Sinne der ersten und zweiten Freiheit, nämlich die Berechtigung zum Überfliegen des Hoheitsgebietes des andern Vertragsstaates und die Berechtigung, daselbst technische Zwischenlandungen vorzunehmen. Ferner wird für die im Anhang genannten Punkte das Recht erteilt, Fluggäste, Postsendungen und Fracht abzusetzen oder an Bord zu nehmen.

In Artikel 13 wird vereinbart, dass jede Vertragspartei eine in Übereinstimmung mit den Artikeln 77 und 79 des Abkommens von Chicago gebildete gemeinsame Unternehmung als «bezeichnete Luftverkehrsunternehmung» der andern Vertragspartei anerkenne. Auf der Gegenseite ist damit die Air Afrique gemeint, welche durch einen am 28. März 1961 in Jaunde geschlossenen Vertrag unter elf afrikanischen Staaten ins Leben gerufen wurde und in den beteiligten Vertragsstaaten einen besonderen Schutz genießt. Mitgliedstaaten des Vertrages von Jaunde sind Dahome, die Elfenbeinküste, Gabun, Kamerun, Kongo-Brazzaville, Mauretanien, Niger, Obervolta, Senegal, Tschad und die Zentralafrikanische Republik.

Artikel 14, dessen Inhalt in den Verhandlungen über das Abkommen den weitaus grössten Raum einnahm, statuiert gewisse Grundsätze, die für den Betrieb gegenseitiger, regelmässiger Luftverkehrslinien wegleitend sein sollen:

- Es wird vorerst deklaratorisch festgestellt, dass der Betrieb der vereinbarten Linien für jeden der beiden Vertragsstaaten ein «grundlegendes und ursprüngliches» Recht darstelle.
- Die Vertragsparteien bekennen sich zu den Grundsätzen der Gleichheit und des Gegenrechts.
- Den Luftverkehrsunternehmungen wird eine gerechte und angemessene Behandlung zugesichert.
- Das Beförderungsangebot soll auf den gemeinsam betriebenen Strecken nach dem Grundsatz der Gleichheit aufgeteilt werden.
- Die Luftverkehrsunternehmungen werden verpflichtet, auf gemeinsam betriebenen Strecken gegenseitig aufeinander Rücksicht zu nehmen.

Artikel 15 enthält eine Reihe von Einzelbestimmungen über die Anwendung der Grundsätze des Artikels 14 bei der Aufteilung des Beförderungsangebotes.

Artikel 16 verpflichtet die Unternehmungen, den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates Angaben über die zum Einsatz gelangenden Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne zu machen. Die Luftfahrtbehörden sind gehalten, auf Verlangen der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates näher umschriebene statistische Angaben zu liefern, welche es ermöglichen sollen, gegenseitig den Verkehrsumfang und das Verkehrsangebot zu bestimmen.

Die Artikel 17 bis 20 enthalten Bestimmungen über gegenseitige Beratungen zwischen den Parteien im Bedarfsfalle, Einzelheiten über das Tariffestsetzungsverfahren, die vorläufige Anwendbarkeit des Abkommens und das endgültige Inkrafttreten. Diese Regeln entsprechen den Bestimmungen der zahlreichen, von den eidgenössischen Räten schon früher genehmigten Abkommen.

Zum Linienplan ist lediglich zu bemerken, dass man sich gegenseitig damit begnüge, den Linienverkehr zunächst zwischen den Gebieten der Vertragsparteien und nicht auch darüber hinaus festzulegen.

b. Das Abkommen mit Senegal

Bis zum Abschluss dieses Abkommens konnten auf der schweizerischen Südamerikalinie Fluggäste, Fracht und Postsendungen zwischen der Schweiz und Dakar und zwischen Lissabon und Dakar lediglich auf Grund einer von der zuständigen senegalesischen Behörde vorläufig erteilten Bewilligung befördert werden. Der regelmässige Luftverkehr bedarf aber einer festen Rechtsgrundlage. Die Schweiz sprach denn auch, schon kurz nachdem die Republik Senegal selbständig geworden war, den Wunsch aus, mit diesem Staate eine vertragliche Regelung des Linienverkehrs zu treffen. Es galt dabei, sich die Verkehrsrechte zwischen der Schweiz und Dakar und darüber hinaus nach Südamerika zu sichern. Zu diesem Zwecke fanden im April 1962 in Dakar Verhandlungen statt, welche zum heute vorliegenden Abkommen führten.

Zur gegenwärtigen luftverkehrspolitischen Lage in Westafrika sei folgendes ausgeführt: Durch den schon oben erwähnten Vertrag vom 28. März 1961 gründeten elf afrikanische Staaten die Gemeinschaftsunternehmung Air Afrique. Dieser Luftverkehrsunternehmung ist der Betrieb des Linienverkehrs zwischen den genannten Staaten und von diesen Staaten nach dem Ausland aufgetragen. Mit Rücksicht auf die Interessen dieser Gemeinschaftsunternehmung ist die Luftverkehrspolitik der elf Mitgliedstaaten weitgehend aufeinander abgestimmt.

Nach dem senegalesischen Abkommensentwurf sollte das Beförderungsangebot gleichmässig zwischen den bezeichneten Unternehmungen aufgeteilt werden. Auf Seiten der Verhandlungspartner bestand die Meinung, dass die Air Afrique für einen freien Wettbewerb mit der Swissair AG dieser gegenüber technisch und wirtschaftlich nicht gerüstet sei, weshalb das Beförderungsangebot im voraus vertraglich aufgeteilt werden müsse. Im übrigen enthält das Abkommen keine Bestimmungen, die nicht schon in unsern übrigen, von den eidgenössischen Räten genehmigten Luftverkehrsabkommen enthalten sind.

Besondere Erwähnung verdienen lediglich folgende Bestimmungen:

Gemäss Artikel 14 kann eine Vertragspartei, ungeachtet der Bestimmungen des Artikels 6 dieses Abkommens, eine in Übereinstimmung mit den Artikeln 77 und 79 des Abkommens von Chicago gebildete gemeinsame Luftverkehrsunternehmung bezeichnen, und diese Unternehmung ist durch die andere Vertragspartei anzuerkennen. Damit anerkennt die Schweiz die Gemeinschaftsunternehmung Air Afrique als senegalesische Luftverkehrsunternehmung.

Artikel 16 regelt das Beförderungsangebot. Es ist zwischen den bezeichneten Unternehmungen aufzuteilen, wobei dem Grundsatz der Gleichheit Rechnung zu tragen ist. Das Beförderungsangebot ist auf jeder vereinbarten Linie der Nachfrage anzupassen. Auf welche Art einer unvorhergesehenen Verkehrsnachfrage zu genügen ist, müssen die bezeichneten Unternehmungen unter sich abmachen. Sie haben jedoch die Luftfahrtbehörden über die vereinbarten Massnahmen zu unterrichten. Die Luftfahrtbehörden können sich im Bedarfsfalle beraten. Wenn eine bezeichnete Unternehmung von dem ihr zustehenden Beförderungsangebot

keinen oder nur teilweise Gebrauch macht, so haben sich die Vertragsparteien über die Beanspruchung dieses Teils durch die andere Unternehmung zu verständigen.

Artikel 17 verpflichtet die bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen, den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien vor der Betriebsaufnahme auf den vereinbarten Linien Mitteilung zu machen über die Art der Beförderung, die zur Benutzung gelangenden Luftfahrzeugmuster und die in Aussicht genommenen Flugpläne. Vorgesehen wird des weitern der Austausch derjenigen statistischen Unterlagen, welche zur Überprüfung des Verkehrsangebotes der Unternehmungen billigerweise verlangt werden dürfen.

Artikel 20 enthält die auf schweizerischen Wunsch eingefügte Bestimmung über die freie Überweisung der reinen Einnahmen, welche aus der Beförderung der Fluggäste, Fracht und Postsendungen erzielt worden sind.

Artikel 21 bestimmt, dass das Abkommen bereits vom Tage seiner Unterzeichnung an anwendbar sein soll. Es erlangt Rechtskraft einen Monat nach dem Zeitpunkt, an welchem die beiden Vertragsparteien sich gegenseitig die Erfüllung der ihnen eigenen verfassungsmässigen Erfordernisse angezeigt haben.

Die Gestaltung der Linienpläne ruft einigen Bemerkungen. Der Verhandlungspartner achtete darauf, dass jede Vertragspartei für die gleiche Anzahl angeflogener Orte Verkehrsrechte erhielt. Als Gegenleistung für die beliebigen fünf Punkte in Südamerika und in Mittelamerika wurden schweizerischerseits für eine senegalesische Linie Verkehrsrechte von der Schweiz nach fünf europäischen Orten gewährt.

Das schweizerische Begehren, Verkehrsrechte zwischen Dakar und darüber hinaus nach Punkten in Afrika zu erteilen, die im Gebiet derjenigen Staaten liegen, welche dem Abkommen von Jaunde beigetreten sind, wurde abgelehnt: eine Auswirkung der Schutzpolitik zugunsten der Air Afrique. Von zwei Ausnahmen abgesehen, wurden bisher an nicht afrikanische Unternehmungen zwischen diesen Staaten keine Verkehrsrechte erteilt. Eine Ausnahme wurde nur gegenüber je einer französischen und einer amerikanischen Unternehmung gemacht, doch dürfte es sich auch hier nur um eine vorläufige Regelung handeln. Ebenso wenig konnte der schweizerische Wunsch Gehör finden, Verkehrsrechte zu erlangen zwischen Dakar und afrikanischen Staaten, welche nicht am Abkommen von Jaunde und damit nicht an der Air Afrique beteiligt, aber diesen Staaten benachbart sind. Hievon überhaupt zu sprechen, wurde von den Verhandlungspartnern zum vornherein abgelehnt. Es wurde geltend gemacht, dass jederzeit damit zu rechnen sei, dass sich noch weitere afrikanische Staaten an der Air Afrique beteiligen werden. Zu den Linienplänen ist im weitern zu bemerken, dass die bezeichneten Unternehmungen der Vertragsparteien beliebige Punkte ohne Verkehrsrechte anfliegen dürfen.

c. Das Abkommen mit Guinea

Im Zuge der zukünftigen Planung des schweizerischen Liniennetzes in Afrika muss damit gerechnet werden, namentlich, wenn Dakar aus irgendwelchen Gründen dauernd oder vorübergehend nicht benützt werden könnte, Conakry anzufliessen, das über einen modern ausgebauten Flughafen verfügt. Guinea hat schon mit einer Anzahl von Staaten Luftverkehrsabkommen getroffen, so z. B. mit der Tschechoslowakei, der Sowjetunion und mit Frankreich. Die derzeitige Lage Guineas mit seiner staatlich gelenkten Wirtschaft und seinen Transferbeschränkungen lassen für die nächste Zeit die Aufnahme des Linienverkehrs eher als fraglich erscheinen. Diese Verhältnisse können sich indessen rascher ändern, als heute voraussehbar ist, und dann ist Guinea als Entwicklungsland an schweizerischen Ausfuhrsgütern in hohem Masse interessiert. Mit der Verbesserung der Handelsbeziehungen gewinnt auch der Luftverkehr Schweiz-Guinea an Bedeutung.

In Conakry geführte Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen mit Guinea endigten im Mai 1962 mit der Festlegung des heute vorliegenden Wortlautes. Da sich die guineischen Verhandlungspartner bereit erklärten, das schweizerische Vertragsmuster als Diskussionsgrundlage anzunehmen, bot die Beratung des Abkommenswortlautes selbst keine besondern Schwierigkeiten. Im Gegensatz dazu gestaltete sich die Diskussion über die fünfte Freiheit, die Überweisung der erzielten Einnahmen in den Heimatstaat und die Linienpläne erheblich schwieriger. Die geltende guineische Gesetzgebung verunmöglicht es, eine wirklich freie Überweisung der erzielten Einnahmen vorzusehen. Es konnte nur ein in engem Rahmen gehaltener Grundsatz der Überweisungsmöglichkeit in das Abkommen aufgenommen werden. Nachdem bekannt wurde, dass die Unternehmung Air Guinée in absehbarer Zeit nicht beabsichtigt, Linien nach Europa zu betreiben, wurde im Anhang zum Abkommen nur der Linienplan I für die Belliehung von Strecken durch eine schweizerische Unternehmung festgelegt, nicht aber der Linienplan II.

Die Artikel 1 bis 15 bedürfen keiner nähern Erläuterung. Diese Bestimmungen halten sich im üblichen Rahmen und entsprechen dem, was schon in den zahlreichen, bisher von den eidgenössischen Räten verabschiedeten Luftverkehrsabkommen steht.

Gemäss Artikel 16 unterliegt dieses Abkommen dem Ratifikationsverfahren. Es ist mit der Unterzeichnung vorläufig anwendbar und tritt an dem Tage in Kraft, an dem die Ratifikation durch den Austausch diplomatischer Noten angezeigt werden wird.

Der Anhang besteht aus zwei Linienplänen. Der Linienplan I enthält diejenigen Strecken, welche eine schweizerische Unternehmung regelmässig befliegen kann, wobei Conakry als Endpunkt oder als Zwischenhalt auf einer nach Südamerika oder Afrika führenden Linie vorgesehen ist. Der Linienplan II wurde auf Wunsch der guineischen Behörden nicht umschrieben. Indessen ist vorgesehen, dass sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten über solche Linien verständigen werden.

d. Das Abkommen mit dem Sudan

Die sudanesischen Behörden wurden im Frühjahr 1959 auf diplomatischem Wege über den Wunsch der Schweiz unterrichtet, Verhandlungen zum Abschluss eines zweiseitigen Luftverkehrsabkommens einzuleiten: Die sudanesische Zivilluftfahrtbehörde erklärte sich bereit, eine schweizerische Verhandlungsdelegation in Khartum zu empfangen. Diese Verhandlungen führten im September 1961 zu übereinstimmenden Auffassungen und zur Festlegung des Wortlautes eines Luftverkehrsabkommens.

Die Verhandlungen mussten in englischer Sprache geführt werden. Dementsprechend war der gemeinsam festgesetzte Wortlaut englisch. Er wurde in der Folge von den Bevollmächtigten beider Staaten in einer französischen und in einer arabischen Fassung unterzeichnet. Diese beiden Texte sind in gleicher Weise gültig. Bei Unstimmigkeiten in der Auslegung soll jedoch die ursprünglich festgelegte englische Fassung massgebend sein.

Obwohl die Form des vorgeschlagenen sudanesischen Mustervertrages, welcher vom englischen Vorbild inspiriert war, vom schweizerischen Vertragsentwurf abwich, wurde zur Erleichterung des Ganges der Beratungen auf der Grundlage des sudanesischen Wortlautes verhandelt. Wie die meisten Vertreter junger Staaten waren die Verhandlungspartner stark an ihre Entwurfsfassung gebunden. Trotzdem wurden wiederholt die schweizerischen Vorschläge übernommen. Inhaltlich unterscheidet sich daher das neue Abkommen nicht wesentlich von den in jüngster Zeit mit andern Staaten getroffenen Luftverkehrsabkommen. Es wurde am 18. Februar 1963 in Khartum unterzeichnet.

Die Artikel I bis IV geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

Artikel V betrifft die Bemessung des Beförderungsangebotes. Grundsätzlich wird den bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien eine gerechte und angemessene Behandlung zugestanden, wobei diese Unternehmungen jedoch auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht nehmen sollen. Das Beförderungsangebot ist in erster Linie an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, und den Bestimmungsländern anzupassen, in zweiter Linie an die Verkehrsnachfrage der von der Unternehmung durchquerten Gegend, wobei die andern Luftverkehrslinien, welche durch die Staaten dieser Gegend errichtet worden sind, zu berücksichtigen sind. Schliesslich sind die Erfordernisse des Betriebes eines Langstreckendienstes zu berücksichtigen.

Die Artikel VI bis VIII enthalten die üblichen Bestimmungen über das Tariffestsetzungsverfahren, die gegenseitigen Beratungen und die Verpflichtung zum Austausch von statistischen Unterlagen.

Artikel IX regelt das Schiedsverfahren nicht in der herkömmlichen Weise. Gewisse Abkommen sehen die Intervention des ICAO-Rates vor, andere halten sich an das klassische Schiedsverfahren. Der Artikel IX unschreibt genau das Vorgehen zur Bestellung des Schiedsgerichtes und die Berufung an den Präsi-

dentem des Internationalen Gerichtshofes. Die Vertragspartner weigerten sich, allfällige Meinungsverschiedenheiten zur Entscheidung vor den ICAO-Rat zu tragen, wie es die Mehrzahl unserer Abkommen vorsieht. Alle vom Sudan getroffenen internationalen Abkommen sehen ausschliesslich die Anrufung des Internationalen Gerichtshofes vor. Da die Schweiz am 28. Juli 1948 dem Statut dieses Gerichtshofes ebenfalls beigetreten ist und dessen Rechtsprechung anerkennt, lassen sich gegen die gewählte vereinbarte Regelung keine Einwendungen erheben.

Artikel X regelt das Verfahren zur Änderung des Abkommens. Jede Vertragspartei kann zu diesem Zwecke Beratungen zwischen den Luftfahrtbehörden verlangen. Im Gegensatz zu den meisten zweiseitigen Luftverkehrsabkommen der Schweiz mit andern Staaten ist in diesem Abkommen der Linienplan nicht als Anhang zum Abkommen bezeichnet, sondern gemäss Artikel I, Buchstabe *d* zum integrierenden Teil dieses Abkommens erklärt worden. Änderungen des Linienplanes können daher nicht einfach zwischen den Luftfahrtbehörden vereinbart und in Kraft gesetzt werden, sondern nur zwischen den Vertragsparteien. Diese Änderungen unterliegen auf Seiten des Sudans, im Gegensatz zu der Schweiz, dem Ratifikationsverfahren. Nach schweizerischer Auffassung und Praxis ist für die Änderung eines Linienplanes lediglich der Austausch diplomatischer Notizen erforderlich. Die beiderseits befriedigende Lösung konnte darin gefunden werden, dass es nun jedem Vertragsstaat freisteht, das Vorgehen nach seiner eigenen Rechtsordnung zu wählen. Das ist der Sinn der Bestimmung, dass eine solche Änderung erst in Kraft tritt, wenn «den verfassungsmässigen Erfordernissen jeder Vertragspartei Genüge getan ist, und zwar mit der Bestätigung durch einen Notenwechsel».

Die Artikel XI bis XIII betreffend Kündigung, Hinterlegung, Anwendung und Inkrafttreten entsprechen den bekannten Bestimmungen der meisten andern Luftverkehrsabkommen.

Der Linienplan weicht vom herkömmlichen Aufbau ab. In den Verhandlungen kam man überein, dass jede Vertragspartei der andern die Verkehrsrechte für einen Punkt im andern Vertragsstaat zugestehe. Auf ausdrücklichen Wunsch der sudanesischen Luftfahrtbehörde wurde Khartum – der einzige den heutigen Erfordernissen des interkontinentalen Luftverkehrs entsprechende Flughafen – namentlich aufgeführt, während mit Rücksicht auf die verschiedenen an sich in Betracht fallenden schweizerischen Flughäfen der anzufliegende Punkt nicht genannt worden ist.

Die Abkommen, welche Gegenstand dieser Botschaft bilden, sind internationale Verträge von unbestimmter Dauer. Sie können jederzeit auf zwölf Monate gekündigt werden. Der Bundesbeschluss, dessen Entwurf wir Ihnen im Anhang unterbreiten, ist daher dem Referendum nicht unterstellt.

Über seine Verfassungsmässigkeit haben wir nichts zu bemerken.

Die vier neuen Abkommen entsprechen unsern ständigen luftverkehrs-
politischen Richtlinien. Sie sind vor ihrer Unterzeichnung von der Eidgenössischen
Luftfahrtkommission geprüft und gutgeheissen worden.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, den beiliegenden Entwurf zu einem
Bundesbeschluss über die Genehmigung der vier neuen Luftverkehrsabkommen
anzunehmen.

Wir benützen die Gelegenheit, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, Sie un-
serer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 28. Mai 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

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 28. Mai 1963,

beschliesst:

Einziges Artikel

Die Abkommen über die Errichtung und den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien mit der Elfenbeinküste vom 17. November 1962, mit Senegal vom 23. Januar 1963, mit Guinea vom 1. Februar 1963 und mit dem Sudan vom 18. Februar 1963 werden genehmigt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Abkommen
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft
und der Republik Elfenbeinküste betreffend Beförderungen
im Luftverkehr

Abgeschlossen in Bern am 17. November 1962

Datum des Inkrafttretens:

—————
Der Schweizerische Bundesrat
und die
Regierung der Elfenbeinküste,

im Bestreben, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und der Elfenbeinküste zu fördern und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet soweit als möglich weiterzuverfolgen,

im Bestreben, auf diesen Luftverkehr die Grundsätze und Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt anzuwenden,

haben folgendes vereinbart:

I. Allgemeines

Artikel 1

Die Vertragsparteien gewähren einander die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte, welche für die Errichtung der im beigefügten Anhang aufgezählten internationalen zivilen Luftverkehrsverbindungen notwendig sind.

Artikel 2

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs gilt:

1. das Wort «Gebiet» versteht sich so, wie es in Artikel 2 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt umschrieben ist;

2. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bedeutet:

mit Bezug auf die Schweizerische Eidgenossenschaft das Eidgenössische Luftamt: mit Bezug auf die Republik Elfenbeinküste den für den Luftverkehr verantwortlichen Minister.

Artikel 3

1. Die Luftfahrzeuge, welche durch die bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen einer Vertragspartei im internationalen Verkehr benützt werden sowie ihre normale Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen, ihre Bordvorräte, einschliesslich die Lebensmittel, die Getränke und Tabakwaren, sind bei der Einfuhr in das Gebiet der andern Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und andern ähnlichen Abgaben und Gebühren befreit, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord der Luftfahrzeuge bleiben.

2. Mit Ausnahme von Gebühren für geleistete Dienste sind von diesen gleichen Abgaben und Gebühren befreit:

- a. Bordvorräte jeglicher Herkunft, welche auf dem Gebiet einer Vertragspartei in den durch die Behörden der genannten Vertragspartei festgelegten Grenzen behändigt und auf die Luftfahrzeuge, welche einen internationalen Linienverkehr betreiben, gebracht werden.
- b. Ersatzteile, welche in das Gebiet der einen der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung von Luftfahrzeugen, welche in der internationalen Luftfahrt der bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen der andern Vertragspartei verwendet werden, eingeführt werden.
- c. Die zur Versorgung der durch die bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen der andern Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmten Treibstoffe selbst dann, wenn diese Vorräte auf einem Teil der Strecke verwendet werden müssen, welche über dem Gebiet der Vertragspartei gelegen ist, auf dem diese Vorräte an Bord genommen worden sind.

3. Die normale Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, welche sich an Bord der Luftfahrzeuge einer Vertragspartei befinden, können auf dem Gebiet der andern Vertragspartei nur mit der Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie, bis sie wieder ausgeführt werden oder Gegenstand einer Zollerklärung gebildet haben, unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

Artikel 4

Die Lufttüchtigkeitsausweise, die Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, welche durch eine der Vertragsparteien ausgestellt oder anerkannt worden und nicht verfallen sind, werden durch die andere Vertragspartei zum Zwecke des Betriebes der im beigefügten Anhang aufgeführten Luftverkehrslinien als gültig

anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die ihren eigenen Staatsangehörigen durch die andere Vertragspartei ausgestellten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 5

1. Die Gesetze und Verordnungen jeder Vertragspartei über den Einflug in ihr Gebiet und den Wegflug aus ihrem Gebiet der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder über den Betrieb und die Führung der genannten Luftfahrzeuge während ihrer Anwesenheit innerhalb der Grenzen ihres Gebietes, sind für die Luftfahrzeuge der Unternehmung der andern Vertragspartei anwendbar.

2. Die Fluggäste, die Besatzungen und die Absender von Waren sind gehalten, sich persönlich oder durch Vermittlung eines Dritten, welcher in ihrem Namen oder für ihre Rechnung handelt, den Gesetzen und Verordnungen, welche im Gebiet jeder Vertragspartei die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise der Fluggäste, Besatzungen oder Waren regeln und jenen, welche auf die Einreise, die Abfertigung, die Einwanderung, den Zoll und die sich aus den Sanitätsvorschriften ergebenden Massnahmen anwendbar sind, zu unterziehen.

3. Die Fluggäste auf der direkten Durchreise, welche die für sie vorbehaltene Flughafenzone nicht verlassen, dürfen nur einem sehr vereinfachten Abfertigungsverfahren unterstellt werden.

4. Jede Vertragspartei ist damit einverstanden, ihre eigenen Unternehmungen im Vergleich mit der bezeichneten Unternehmung der andern Vertragspartei in der Anwendung der Vorschriften über den Zoll, die Sichtvermerke, die Einwanderung, die aus den Sanitätsvorschriften sich ergebenden Massnahmen, die Devisen oder anderer Vorschriften über den Luftverkehr, nicht zu bevorzugen.

Artikel 6

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit bei den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien über die Auslegung, die Anwendung oder die Änderungen dieses Abkommens um eine Konsultation nachsuchen.

2. Diese Konsultation hat spätestens binnen sechzig Tagen seit Empfang des Gesuches zu beginnen.

3. Die Änderungen, welche beschlossen wurden und diesem Abkommen einzufügen sind, treten nach ihrer Bestätigung durch einen Austausch von Noten auf dem diplomatischen Weg in Kraft.

Artikel 7

Jede Vertragspartei kann jederzeit der andern Vertragspartei den Wunsch anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitzuteilen. Die Kündigung wird

ein Jahr nach dem Zeitpunkt des Empfanges der Kündigung durch die andere Vertragspartei wirksam, es sei denn, dass diese Anzeige in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Zeitspanne zurückgezogen würde. Wenn die Vertragspartei, welche eine solche Anzeige erhält, deren Empfang nicht anzeigte, gilt die genannte Anzeige fünfzehn Tage nach Empfang am Sitze der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als erhalten.

Artikel 8

1. Sollte eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 7, sei es zwischen den Luftfahrtbehörden, sei es zwischen den Regierungen der Vertragsparteien, geschlichtet werden können, so wird sie auf Verlangen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Dieses Schiedsgericht setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen. Jede der beiden Regierungen bezeichnet einen Schiedsrichter. Diesen beiden Schiedsrichter einigen sich über die Bezeichnung eines Angehörigen eines dritten Staates als Präsident.

3. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, gerechnet vom Tage, an welchem die eine der beiden Regierungen vorschlug, den Streit schiedsgerichtlich zu erledigen, die beiden Schiedsrichter noch nicht bezeichnet worden sind, oder wenn im Laufe des folgenden Monats die Schiedsrichter sich nicht einigen konnten über die Bezeichnung eines Präsidenten, kann jede Vertragspartei den Präsidenten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

4. Das Schiedsgericht entscheidet, wenn es ihm nicht gelingt, die Meinungsverschiedenheit gütlich zu schlichten, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsparteien nichts Gegenteiliges vereinbaren, stellt das Schiedsgericht selbst die Verfahrensgrundsätze auf und bestimmt seinen Sitz.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich den vorläufigen Massnahmen, welche im Laufe des Verfahrens verfügt werden, sowie dem Schiedsspruch, welcher in allen Fällen als endgültig zu betrachten ist, zu unterziehen.

6. Wenn eine der Vertragsparteien sich den Entscheiden der Schiedsrichter nicht unterzieht, kann die andere Vertragspartei, so lange als dieses fehlerhafte Verhalten andauert, die Rechte oder Vorrechte, welche sie der säumigen Vertragspartei kraft dieses Abkommens eingeräumt hatte, begrenzen, ihre Geltung aussetzen oder sie widerrufen. Jede Vertragspartei übernimmt die Vergütung der Tätigkeit ihres Schiedsrichters sowie die Hälfte der Entschädigung des bezeichneten Präsidenten.

Art. 9

Jede Vertragspartei gewährt der andern Vertragspartei das Recht, durch eine bezeichnete Luftverkehrsunternehmung, und zwar jede von ihnen, die in dem im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführten Linienplan genannten

Luftverkehrslinien betreiben zu lassen. Die genannten Linien werden fortan mit dem Ausdruck «vereinbarte Linien» bezeichnet.

Artikel 10

1. Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 11 hiernach stellt jede Vertragspartei ohne Verzug der bezeichneten Unternehmung der andern Vertragspartei die erforderliche Betriebsbewilligung aus.

2. Bevor jedoch der bezeichneten Unternehmung gestattet wird, die vereinbarten Linien zu eröffnen, kann sie angehalten werden, sich bei der Luftfahrtbehörde der andern Vertragspartei darüber auszuweisen, dass sie die Voraussetzungen der Gesetze und Verordnungen erfüllt, welche diese Behörde für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien anzuwenden haben.

Artikel 11

Unter Vorbehalt der in Artikel 13 vorgesehenen Bestimmungen behält sich jede Vertragspartei das Recht vor, einer durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung die Betriebsbewilligung zu verweigern oder eine solche Bewilligung zu widerrufen, wenn sie aus triftigen Gründen nicht den Beweis dafür zu haben glaubt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen der andern Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen oder wenn diese Unternehmung sich den in Artikel 5 genannten Gesetzen und Verordnungen nicht unterzieht oder die Pflichten, welche ihr dieses Abkommen auferlegt, nicht erfüllt.

II. Vereinbarte Linien

Artikel 12

1. Die Vertragsparteien gewähren einander unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens gegenseitig:

- a. Das Recht, das Gebiet der andern Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nicht gewerbliche Landungen vorzunehmen.

2. Die durch die Regierung der Republik Elfenbeinküste in Übereinstimmung mit diesem Abkommen bezeichnete Luftverkehrsunternehmung genießt im schweizerischen Hoheitsgebiet das Recht, im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Fracht an den im beigefügten Anhang aufgezählten Punkten der elfenbeinischen Strecken abzusetzen und aufzunehmen.

3. Die durch den Schweizerischen Bundesrat in Übereinstimmung mit diesem Abkommen bezeichnete Luftverkehrsunternehmung genießt im Hoheitsgebiet der Elfenbeinküste das Recht, im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsen-

dungen und Fracht an den im beigefügten Anhang aufgezählten Punkten der schweizerischen Strecken abzusetzen und aufzunehmen.

Artikel 13

Ungeachtet der Bestimmungen des Artikels 11 dieses Abkommens kann eine Vertragspartei eine in Übereinstimmung mit den Artikeln 77 und 79 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt gebildete gemeinsame Luftverkehrsunternehmung bezeichnen, und diese Unternehmung ist durch die andere Vertragspartei anzuerkennen.

Artikel 14

1. Der Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien auf den Strecken, wie sie in dem diesem Abkommen beigefügten Linienplan aufgeführt sind, bedeutet für die beiden Staaten ein grundlegendes und ursprüngliches Recht.

2. Die beiden Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass sie den Grundsatz der Gleichheit und des Gegenrechts auf allen Gebieten zur Anwendung bringen werden, welche die sich aus diesem Abkommen ergebenden Rechte betreffen.

3. Die durch die beiden Vertragsparteien bezeichneten Unternehmungen sollen einer gerechten und angemessenen Behandlung versichert sein und für den Betrieb der vereinbarten Linien die gleichen Möglichkeiten und Rechte geniessen.

4. Das Beförderungsangebot soll auf den gemeinsamen Strecken zwischen die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien aufgeteilt werden, wobei dem Grundsatz der Gleichheit, unter Vorbehalt des Artikels 15, Absatz 4 hienach, Rechnung zu tragen ist.

5. Die bezeichneten Unternehmungen sollen auf den gemeinsamen Strecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht nehmen, um ihre Linien nicht in ungerechtfertigter Weise zu beeinträchtigen.

Artikel 15

1. Auf jeder der im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführten Strecken haben die vereinbarten Linien vor allem zum Ziel, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, welches der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien angepasst ist.

2. Die durch die eine der Vertragsparteien bezeichnete Unternehmung kann innerhalb der Begrenzung des im ersten Absatz dieses Artikels vorgesehenen Gesamtbeförderungsangebotes die Verkehrsbedürfnisse zwischen den Gebieten dritter Staaten, welche auf den vereinbarten Strecken gelegen sind, und dem Gebiet der andern Vertragspartei, befriedigen, wobei jedoch den örtlichen und regionalen Linien Rechnung zu tragen ist.

3. Um den Erfordernissen eines unvorhergesehenen oder augenblicklichen Verkehrs auf diesen gleichen Strecken zu entsprechen, sollen die bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen unter sich die geeigneten Massnahmen treffen, um dieser vorübergehenden Verkehrszunahme zu genügen. Sie haben den Luftfahrtbehörden ihrer Staaten unverzüglich Bericht zu erstatten. Diese können sich, wenn sie es für zweckmässig erachten, konsultieren.

4. Sofern die durch eine der Vertragsparteien bezeichnete Unternehmung auf einer Strecke oder auf mehreren einen Teil oder die Gesamtheit der Beförderungsmöglichkeiten, welche sie in Anbetracht ihrer Rechte anbieten sollte, nicht auszunützen wünscht, soll sie sich mit der durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung verständigen, um dieser für eine bestimmte Zeit die Gesamtheit oder einen Teil dieser Beförderungsmöglichkeiten zu übertragen. Die bezeichnete Unternehmung, welche alle oder einen Teil ihrer Rechte übertrug, kann sie auf Ende der genannten Zeitspanne zurücknehmen.

Artikel 16

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen geben den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens dreissig Tage vor dem Beginn des Betriebes der vereinbarten Linien die Art der Beförderung, die benutzten Luftfahrzeugmuster und die in Aussicht genommenen Flugpläne bekannt. Die gleiche Regelung findet auf spätere Änderungen Anwendung.

2. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei liefern auf Verlangen den Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei alle regelmässigen oder andern statistischen Angaben der bezeichneten Unternehmung, welche billigerweise verlangt werden dürfen, um das Verkehrsangebot der bezeichneten Unternehmung der ersten Vertragspartei zu überprüfen. Diese Statistiken enthalten die erforderlichen Angaben, um den Verkehrsumfang mit dem Gebiet der andern Vertragspartei zu bestimmen, dies insbesondere mit Bezug auf die Punkte der Aufnahme und des Absatzens.

Artikel 17

Die beiden Vertragsparteien vereinbaren, sich jedes Mal, wenn ein Bedürfnis vorliegt, zu konsultieren, um auf diese Weise ihre Luftverkehrslinien aufeinander abzustimmen.

Artikel 18

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 Merkmale jeder Linie und die Tarife, welche von andern Luftverkehrsunternehmungen, welche ganz oder teilweise die gleiche Strecke befliegen, angewendet werden. Die Tarife werden in Übereinstimmung mit den folgenden Bestimmungen festgesetzt:

1. Die Tarife werden, wenn möglich, durch Verständigung zwischen den bezeichneten Unternehmungen nach Beratung mit andern Luftverkehrsunternehmungen, welche ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Diese Verständigung wird soweit möglich, im Rahmen des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) verwirklicht. Die derart vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zur Genehmigung zu unterbreiten. Wenn die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei diese Tarife nicht genehmigen, zeigen sie es schriftlich den Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei binnen fünfzehn Tagen nach dem Zeitpunkt der Mitteilung dieser Tarife oder innerhalb einer andern zu vereinbarenden Frist an.

2. Wenn die bezeichneten Unternehmungen zu keiner Verständigung gelangen können oder wenn die Tarife durch die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt worden sind, werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, eine Regelung der festzusetzenden Tarife zu finden.

3. In letzter Linie wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 9 hiervoor vorgesehenen Schiedsverfahren unterworfen.

4. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit diesem Artikel oder mit dem Artikel 9 hiervoor festgesetzt worden sind.

III. Schlussbestimmungen

Artikel 19

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig angewendet und tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt, an dem die beiden Vertragsparteien sich gegenseitig die Erfüllung der ihnen eigenen verfassungsmässigen Erfordernisse angezeigt haben, in Kraft.

Artikel 20

Dieses Abkommen und sein Anhang werden der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitgeteilt, um dort eingetragen zu werden.

So geschehen zu Bern, am 17. November 1962 in doppelter Ausfertigung in französischer Sprache.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
(gez.) **Wahlen**

Für die
Regierung der Republik Elfenbeinküste:
(gez.) **Jean Porquet**

Anhang

Linienplan

I. Strecken für eine Luftverkehrsunternehmung der Elfenbeinküste

– Von der Elfenbeinküste über einen Punkt in Liberia oder in Ghana und oder in Nordafrika nach einem Punkt in der Schweiz, in beiden Richtungen.

II. Strecken für eine schweizerische Luftverkehrsunternehmung

– Von der Schweiz über einen Punkt auf der Iberischen Halbinsel und oder in Nordafrika und oder Libyen oder auf Malta, nach Abidschan, in beiden Richtungen.

Abkommen**zwischen der Schweiz und der Republik Senegal über den Luftverkehr**

Abgeschlossen in Bern am 23. Februar 1963

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat
und die Regierung der Republik Senegal

im Bestreben, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und Senegal zu fördern und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiete soweit als möglich weiterzuverfolgen,

im Bestreben, auf diesen Luftverkehr die Grundsätze und Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chikago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt anzuwenden,

haben folgendes vereinbart:

I. Allgemeines

Artikel 1

Die Vertragsparteien gewähren einander die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte, welche für die Errichtung der im beigefügten Anhang aufgezählten internationalen zivilen Luftverkehrsverbindungen notwendig sind.

Artikel 2

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs gilt:

1. das Wort «Gebiet» versteht sich so, wie es in Artikel 2 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt umschrieben ist;
2. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bedeutet für jede Vertragspartei das für die zivile Luftfahrt zuständige Departement.

Artikel 3

1. Die Luftfahrzeuge, welche durch die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei im internationalen Verkehr benützt werden

sowie ihre normale Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen, ihre Bordvorräte einschliesslich die Lebensmittel, die Getränke und Tabakwaren, sind bei der Einfuhr in das Gebiet der andern Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und andern ähnlichen Abgaben und Gebühren befreit, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord der Luftfahrzeuge bleiben.

2. Mit Ausnahme von Gebühren für geleistete Dienste sind von diesen gleichen Abgaben und Gebühren befreit:

- a. Bordvorräte jeglicher Herkunft, welche auf dem Gebiet einer Vertragspartei in den durch die Behörden der genannten Vertragspartei festgelegten Grenzen behündigt und auf die Luftfahrzeuge, welche einen internationalen Linienverkehr betreiben, gebracht werden.
- b. Ersatzteile, welche in das Gebiet der einen der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung von Luftfahrzeugen, welche in der internationalen Luftfahrt der bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der andern Vertragspartei verwendet werden, eingeführt werden.
- c. Die zur Versorgung der durch die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der andern Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmten Treibstoffe selbst dann, wenn diese Vorräte auf einem Teil der Strecke verwendet werden müssen, welche über dem Gebiet der Vertragspartei gelegen ist, auf dem diese Vorräte an Bord genommen worden sind.

3. Die normale Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, welche sich an Bord der Luftfahrzeuge einer Vertragspartei befinden, können auf dem Gebiet der andern Vertragspartei nur mit der Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie, bis sie wieder ausgeführt werden oder Gegenstand einer Zollerklärung gebildet haben, unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

Artikel 4

Die Lufttüchtigkeitsausweise, die Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, welche durch eine der Vertragsparteien ausgestellt oder anerkannt worden und nicht verfallen sind, werden durch die andere Vertragspartei zum Zwecke des Betriebes der im beigefügten Anhang aufgeführten Luftverkehrslinien als gültig anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die ihren eigenen Staatsangehörigen durch die andere Vertragspartei ausgestellten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 5

1. Die Gesetze und Verordnungen jeder Vertragspartei über den Einflug in ihr Gebiet und den Wegflug aus ihrem Gebiet der in der internationalen Luft-

fahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder über den Betrieb und die Führung der genannten Luftfahrzeuge während ihrer Anwesenheit innerhalb der Grenzen ihres Gebietes, sind für die Luftfahrzeuge der Unternehmung der andern Vertragspartei anwendbar.

2. Die Fluggäste, die Besatzungen und die Absender von Waren sind gehalten, sich persönlich oder durch Vermittlung eines Dritten, welcher in ihrem Namen oder für ihre Rechnung handelt, den Gesetzen und Verordnungen, welche im Gebiet jeder Vertragspartei die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise der Fluggäste, Besatzungen oder Waren regeln und jenen, welche auf die Einreise, die Abfertigung, die Einwanderung, den Zoll und die sich aus den Sanitätsvorschriften ergebenden Massnahmen anwendbar sind, zu unterziehen.

3. Die Fluggäste auf der direkten Durchreise, welche die für sie vorbehaltene Flughafenzone nicht verlassen, dürfen nur einem sehr vereinfachten Abfertigungsverfahren unterstellt werden.

4. Jede Vertragspartei ist damit einverstanden, ihre eigenen Unternehmungen im Vergleich mit der bezeichneten Unternehmung der andern Vertragspartei in der Anwendung der Vorschriften über den Zoll, die Sichtvermerke, die Einwanderung, die aus den Sanitätsvorschriften sich ergebenden Massnahmen, die Devisen oder anderer Vorschriften über den Luftverkehr, nicht zu bevorzugen.

Artikel 6

Unter Vorbehalt der in Artikel 14 vorgesehenen Bestimmungen behält sich jede Vertragspartei das Recht vor, einer durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung die Betriebsbewilligung zu verweigern oder eine solche Bewilligung zu widerrufen, wenn sie aus triftigen Gründen nicht den Beweis dafür zu haben glaubt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen der andern Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen oder wenn diese Unternehmung sich den in Artikel 5 genannten Gesetzen und Verordnungen nicht unterzieht oder die Pflichten, welche ihr dieses Abkommen auferlegt, nicht erfüllt.

Artikel 7

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit bei den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien über die Auslegung, die Anwendung oder die Änderungen dieses Abkommens um eine Konsultation nachsuchen.

2. Diese Konsultation hat spätestens binnen sechzig Tagen seit Empfang des Gesuches zu beginnen.

3. Die Änderungen, welche beschlossen wurden und diesem Abkommen einzufügen sind, treten nach ihrer Bestätigung durch einen Austausch von Noten auf dem diplomatischen Weg in Kraft.

Artikel 8

Jede Vertragspartei kann jederzeit der andern Vertragspartei den Wunsch anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitzuteilen. Die Kündigung wird ein Jahr nach dem Zeitpunkt des Empfanges der Kündigung durch die andere Vertragspartei wirksam, es sei denn, dass diese Anzeige in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Zeitspanne zurückgezogen würde. Wenn die Vertragspartei, welche eine solche Anzeige erhält, deren Empfang nicht anzeigte, gilt die genannte Anzeige fünfzehn Tage nach Empfang am Sitze der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als erhalten.

Artikel 9

1. Sollte eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 7, sei es zwischen den Luftfahrtbehörden, sei es zwischen den Regierungen der Vertragsparteien, geschlichtet werden können, so wird sie auf Verlangen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Dieses Schiedsgericht setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen. Jede der beiden Regierungen bezeichnet einen Schiedsrichter. Diese beiden Schiedsrichter einigen sich über die Bezeichnung eines Angehörigen eines dritten Staates als Präsidenten. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, gerechnet vom Tage, an welchem die eine der beiden Regierungen vorschlug, den Streit schiedsgerichtlich zu erledigen, die beiden Schiedsrichter noch nicht bezeichnet worden sind, oder wenn im Laufe des folgenden Monats die Schiedsrichter sich nicht einigen konnten über die Bezeichnung eines Präsidenten, kann jede Vertragspartei den Präsidenten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht entscheidet, wenn es ihm nicht gelingt, die Meinungsverschiedenheit gütlich zu schlichten, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsparteien nichts Gegenteiliges vereinbaren, stellt das Schiedsgericht selbst die Verfahrensgrundsätze auf und bestimmt seinen Sitz.

4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich den vorläufigen Massnahmen, welche im Laufe des Verfahrens verfügt werden, sowie dem Schiedsspruch, welcher in allen Fällen als endgültig zu betrachten ist, zu unterziehen.

5. Wenn eine der Vertragsparteien sich den Entscheiden der Schiedsrichter nicht unterzieht, kann die andere Vertragspartei, so lange als dieses fehlerhafte Verhalten andauert, die Rechte oder Vorrechte, welche sie der säumigen Vertragspartei kraft dieses Abkommens eingeräumt hatte, begrenzen, ihre Geltung aussetzen oder sie widerrufen. Jede Vertragspartei übernimmt die Vergütung der Tätigkeit ihres Schiedsrichters sowie die Hälfte der Entschädigung des bezeichneten Präsidenten und des Entgeltes für die andern Kosten, welche sich aus dem Verfahren ergeben.

II. Vereinbarte Linien

Artikel 10

Jede Vertragspartei gewährt der andern Vertragspartei das Recht, durch eine bezeichnete Luftverkehrsunternehmung die in den im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführten Linienplänen genannten Luftverkehrslinien betreiben zu lassen. Die genannten Linien werden fortan mit dem Ausdruck «vereinbarte Linien» bezeichnet.

Artikel 11

1. Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 6 hiervor stellt jede Vertragspartei ohne Verzug der bezeichneten Unternehmung der andern Vertragspartei die erforderliche Betriebsbewilligung aus.

2. Bevor der bezeichneten Unternehmung gestattet wird, die vereinbarten Linien zu eröffnen, kann sie angehalten werden, sich bei der Luftfahrtbehörde der andern Vertragspartei darüber auszuweisen, dass sie die Voraussetzungen der Gesetze und Verordnungen erfüllt, welche diese Behörde für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien anzuwenden haben.

Artikel 12

Die Vertragsparteien gewähren einander unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens gegenseitig:

1. das Recht, das Gebiet der andern Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
2. das Recht, auf dem genannten Gebiet nicht gewerbliche Landungen vorzunehmen.

Artikel 13

1. Die durch die Regierung von Senegal in Übereinstimmung mit diesem Abkommen bezeichnete Luftverkehrsunternehmung genießt im schweizerischen Hoheitsgebiet das Recht, im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Fracht an den im beigefügten Anhang aufgezählten Punkten der senegalesischen Strecken abzusetzen und aufzunehmen.

2. Die durch den Schweizerischen Bundesrat in Übereinstimmung mit diesem Abkommen bezeichnete Luftverkehrsunternehmung genießt im senegalesischen Hoheitsgebiet das Recht, im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Fracht an den im beigefügten Anhang aufgezählten Punkten abzusetzen und aufzunehmen.

Artikel 14

Ungeachtet der Bestimmungen des Artikels 6 dieses Abkommens kann eine Vertragspartei eine in Übereinstimmung mit den Artikeln 77 und 79 des am 7. Dezember 1944 in Chikago unterzeichneten Abkommens über die internatio-

nale Zivilluftfahrt gebildete gemeinsame Luftverkehrsunternehmung bezeichnen und diese Unternehmung ist durch die andere Vertragspartei anzuerkennen.

Artikel 15

1. Die durch die beiden Vertragsparteien bezeichneten Unternehmungen sollen einer gerechten und angemessenen Behandlung versichert sein, um für den Betrieb der vereinbarten Linien die gleichen Vorteile zu geniessen.

2. Sie sollen auf den gemeinsamen Strecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht nehmen, um ihre Linien nicht in ungerechtfertigter Weise zu beeinträchtigen.

Artikel 16

1. Der Betrieb der Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken, wie sie in dem diesem Abkommen beigefügten Linienplan aufgeführt sind, bedeutet für die Vertragsparteien ein grundlegendes und ursprüngliches Recht.

2. Für den Betrieb dieser Linien gilt:

- a. Das Beförderungsangebot soll auf den gemeinsamen Strecken zwischen die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien aufgeteilt werden, wobei dem Grundsatz der Gleichheit, unter Vorbehalt des Absatzes *d* hiernach, Rechnung zu tragen ist.
- b. Das gesamte zur Verfügung gestellte Beförderungsangebot soll der Verkehrsnachfrage angepasst sein.
- c. Um den Erfordernissen eines unvorhergesehenen oder augenblicklichen Verkehrs auf diesen gleichen Strecken zu entsprechen, sollen die bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen unter sich die geeigneten Massnahmen treffen, um dieser vorübergehenden Verkehrszunahme zu genügen. Sie haben den Luftfahrtbehörden ihrer Staaten unverzüglich Bericht zu erstatten. Diese können sich, wenn sie es für zweckmässig erachten, konsultieren.
- d. Sofern die eine der Vertragsparteien auf einer Strecke oder auf mehreren einen Teil oder die Gesamtheit der Beförderungsmöglichkeiten, die ihr zugestanden wurden, nicht auszunützen wünscht, soll sich die andere Vertragspartei mit der ersteren verständigen, um für eine bestimmte Zeit über die Gesamtheit oder den Teil der Beförderungsmöglichkeiten, die durch diese erste Vertragspartei nicht benützt werden, verfügen zu können. Die Vertragspartei, welche alle oder einen Teil der Rechte übertrug, kann diese auf Ende der genannten Zeitspanne zurücknehmen.

Artikel 17

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen geben den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens dreissig Tage vor dem Beginn des Betriebes der vereinbarten Linien die Art der Beförderung, die benutzten

Flugzeugmuster und die in Aussicht genommenen Flugpläne bekannt. Die gleiche Regelung gilt für spätere Änderungen.

2. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei liefern auf Verlangen den Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei alle regelmässigen oder andern statistischen Angaben der bezeichneten Unternehmung, welche billigerweise verlangt werden dürfen um das Verkehrsangebot der bezeichneten Unternehmung der ersten Vertragspartei zu überprüfen. Diese Statistiken enthalten die erforderlichen Angaben um den Verkehrsumfang mit dem Gebiet der andern Vertragspartei zu bestimmen, dies insbesondere mit Bezug auf die Punkte der Aufnahme und des Absetzens.

Artikel 18

Die beiden Vertragsparteien vereinbaren, sich jedes Mal, wenn ein Bedürfnis vorliegt, zu konsultieren, um auf diese Weise ihre Luftverkehrslinien aufeinander abzustimmen.

Artikel 19

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 Merkmale jeder Linie und die Tarife, welche von andern Luftverkehrsunternehmungen, welche ganz oder teilweise die gleiche Strecke befliegen, angewendet werden. Die Tarife werden in Übereinstimmung mit den folgenden Bestimmungen festgesetzt:

1. Die Tarife werden, wenn möglich, durch Verständigung zwischen den bezeichneten Unternehmungen nach Beratung mit andern Luftverkehrsunternehmungen, welche ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Diese Verständigung wird soweit möglich, im Rahmen des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) verwirklicht. Die derart vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zur Genehmigung zu unterbreiten. Wenn die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei diese Tarife nicht genehmigen, zeigen sie es schriftlich den Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei binnen fünfzehn Tagen nach dem Zeitpunkt der Mitteilung dieser Tarife oder innerhalb einer andern zu vereinbarenden Frist an.

2. Wenn die bezeichneten Unternehmungen zu keiner Verständigung gelangen können oder wenn die Tarife durch die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt worden sind, bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, eine Regelung der festzusetzenden Tarife zu finden.

3. In letzter Linie wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 9 hiervoor vorgesehenen Schiedsverfahren unterworfen.

4. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit diesem Artikel oder mit dem Artikel 9 hiervoor festgesetzt worden sind.

III. Schlussbestimmungen

Artikel 20

Jede Vertragspartei verpflichtet sich gegenüber der andern Vertragspartei, die freie Überweisung der reinen Einnahmen, welche auf ihrem Gebiet aus der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Postsendungen und Fracht durch die bezeichnete Unternehmung der andern Vertragspartei erzielt worden sind, zu gewährleisten. Soweit der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt ist, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 21

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig angewendet und tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt, an dem die beiden Vertragsparteien sich gegenseitig die Erfüllung der ihnen eigenen verfassungsmässigen Erfordernisse angezeigt haben, in Kraft.

Artikel 22

Dieses Abkommen und sein Anhang werden der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitgeteilt, um dort eingetragen zu werden.

So geschehen zu Bern, am 23. Januar 1963, in doppelter Ausfertigung in französischer Sprache.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
(gez.) **F. T. Wahlen**

Für die
Regierung von Senegal:
(gez.) **Baboucar N'Diaye**

Anhang

Linienplan

I. Senegalesische Linien

– von Dakar über einen Punkt in Nordafrika nach einem Punkt in der Schweiz und darüber hinaus nach 5 Punkten in Europa, und umgekehrt.

II. Schweizerische Linien

– von der Schweiz über einen Punkt auf der Iberischen Halbinsel oder in Nordafrika, nach Dakar und darüber hinaus nach 5 Punkten in Südamerika und Mittelamerika, und umgekehrt.

1. Alle auf der einen oder andern der umschriebenen Linien gelegenen Punkte können nach Belieben der bezeichneten Unternehmung einer Vertragspartei ganz oder auf einem Teil der Flüge weggelassen werden.

2. Eine durch die eine der Vertragsparteien bezeichnete Unternehmung kann einen oder mehrere andere Punkte anfliegen als diejenigen, welche im Linienplan genannt sind. Aber es kann kein Verkehrsrecht zwischen diesem Punkt oder diesen Punkten und dem Gebiet der andern Vertragspartei ausgeübt werden, es sei denn, dass diese Rechte durch diese Vertragspartei besonders eingeräumt worden wären.

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Abkommen

zwischen

der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Sudan über Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus

Abgeschlossen in Khartum am 18. Februar 1963

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat
und die
Regierung der Republik Sudan,

in Erwägung, dass die Schweiz und der Sudan, im folgenden die Vertragsparteien genannt, Mitgliedstaaten des am 7. Dezember 1944 zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind, und

im Bestreben, ein Abkommen zusätzlich zu dem genannten Abkommen abzuschliessen, um die Errichtung von Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu ordnen,

haben folgendes vereinbart:

Artikel I

Für die Anwendung dieses Abkommens, ausgenommen wenn es der Wortlaut anders bestimmt, bedeuten:

a. der Ausdruck «das Abkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt;

b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Falle der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und jede Person oder Organisation, die ermächtigt wird, die gegenwärtig diesem Amt obliegenden Aufgaben oder ähnliche Aufgaben zu übernehmen, und im Falle des Sudan der Verkehrsminister und jede Person oder Organisation, die ermächtigt wird, die gegenwärtig diesem Minister obliegenden oder ähnliche Aufgaben zu übernehmen;

c. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» eine Luftverkehrsunternehmung, die eine der Vertragsparteien der andern Vertragspartei gemäss Ar-

tikel III dieses Abkommens durch schriftliche Anzeige zum Betrieb einer oder mehrerer Luftverkehrslinien auf den im Linienplan festgelegten Strecken bezeichnet.

d. Der Linienplan zu diesem Abkommen wird als integrierender Teil des Abkommens betrachtet, und jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst eine Bezugnahme auf den Linienplan ein, ausser wenn es ausdrücklich anders bestimmt ist.

Artikel II

1. Jede Vertragspartei gewährt der andern Vertragspartei die in diesem Abkommen umschriebenen Rechte für die Errichtung regelmässiger internationaler Luftverkehrslinien auf den in dem entsprechenden Abschnitt des Linienplanes festgelegten Strecken (im folgenden «die vereinbarten Linien» und «die festgelegten Strecken» genannt).

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt die durch jede Vertragspartei bezeichnete Unternehmung, um eine vereinbarte Linie auf einer festgelegten Strecke zu betreiben, folgende Rechte:

- a. Das Recht, das Gebiet der andern Vertragspartei zu überfliegen, ohne zu landen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nicht kommerzielle Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, im genannten Gebiet an den für diese Strecke im Linienplan zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Landungen vorzunehmen, um dort im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Post abzusetzen und aufzunehmen.

3. Nichts soll im Absatz 2 dieses Artikels so betrachtet werden, als werde der Unternehmung der einen Vertragspartei das Recht eingeräumt, auf dem Gebiet der andern Vertragspartei Fluggäste, Fracht oder Post aufzunehmen, die gegen Bezahlung oder Entgelt befördert werden und für einen andern Punkt des Gebietes dieser andern Vertragspartei bestimmt sind.

Artikel III

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der andern Vertragspartei schriftlich eine Luftverkehrsunternehmung für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken zu bezeichnen.

2. Sobald sie über die Bezeichnung unterrichtet worden ist, soll die andere Vertragspartei unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels ohne Verzug die nachgesuchte Betriebsbewilligung erteilen.

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können die durch die andere Vertragspartei bezeichnete Unternehmung anhalten, ihnen gegenüber nachzuweisen, dass sie in der Lage sei, die Bedingungen zu erfüllen, welche gemäss

den von diesen Behörden üblicherweise und vernünftigerweise angewendeten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens von Chikago für den Betrieb internationaler gewerbsmässiger Luftverkehrslinien gestellt werden.

4. Jede Vertragspartei hat in allen Fällen, in denen sie nicht überzeugt ist, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt dieser Unternehmung in Händen der die Unternehmung bezeichnenden Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen, das Recht, sich zu weigern, die Bezeichnung der Luftverkehrsunternehmung anzunehmen, und sie kann die Verleihung der in Absatz 2 des Artikels II dieses Abkommens festgelegten Rechte aufschieben oder widerrufen oder ihre Ausübung Bedingungen unterwerfen; die sie für nötig hält.

5. Jederzeit, nachdem die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels erfüllt worden sind, kann die so bezeichnete und ermächtigte Unternehmung den Betrieb der vereinbarten Linien beginnen, vorausgesetzt indessen, dass eine Linie nicht betrieben wird, solange nicht ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels VI dieses Abkommens geschaffener Tarif für diese Linie in Kraft steht.

6. Jede Vertragspartei kann in allen Fällen, in denen die bezeichnete Unternehmung die Gesetze und Verordnungen der die Rechte verleihenden Vertragspartei nicht erfüllt oder ihren Betrieb in anderer Weise nicht gemäss den Bedingungen dieses Abkommens gestaltet, die Ausübung der in Absatz 2 des Artikels II dieses Abkommens festgelegten Rechte durch diese Unternehmung aussetzen oder die Bedingungen auferlegen, die ihr für die Ausübung dieser Rechte durch die Unternehmung nötig erscheinen; jedoch soll, wenn nicht eine unmittelbare Aufhebung oder die Auflage von Bedingungen nötig ist, um weitere Verletzungen der Gesetze und Verordnungen zu verhindern, dieses Recht nur nach Beratung mit der andern Vertragspartei ausgeübt werden.

7. Es soll keine Massnahme gemäss den Absätzen 4 und 6 dieses Artikels getroffen werden, bevor der anderen Vertragspartei von der vorgesehenen Massnahme unter Angabe der Gründe schriftlich Mitteilung gemacht worden ist und eine Beratung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien innert dreissig Tagen seit dieser Mitteilung zu keiner Einigung hat führen können.

Artikel IV

Die Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, welche in das Gebiet der einen Vertragspartei eingeführt werden oder auf diesem Gebiet an Bord genommen werden durch die Unternehmung der andern Vertragspartei oder auf ihre Rechnung und die bestimmt sind, einzig von den Luftfahrzeugen dieser Unternehmung oder an Bord dieser Luftfahrzeuge auf den festgelegten Strecken verbraucht zu werden, sollen von Seiten der erstgenannten Vertragspartei, was Zölle, Revisionsgebühren und

andere ähnliche Abgaben und Gebühren nationalen und örtlichen Charakters anbetrifft, folgender Behandlung teilhaftig werden:

- a. für die Brennstoffe und Schmierstoffe die in dem vor dem Abflug aus dem erwähnten Staatsgebiet zuletzt angeflogenen Flughafen an Bord der Luftfahrzeuge bleiben: Befreiung; und
- b. für die unter Buchstabe a. nicht eingeschlossenen Brennstoffe und Schmierstoffe sowie Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung der Luftfahrzeuge und Bordvorräte: eine nicht weniger günstige Behandlung als jene, die gleichen Gegenständen gewährt wird, welche in das genannte Gebiet eingeführt oder in diesem Gebiet an Bord genommen werden und für den Verbrauch durch die Luftfahrzeuge oder an Bord der Luftfahrzeuge der nationalen Luftverkehrsunternehmung der erstgenannten Vertragspartei bestimmt sind, oder die der meistbegünstigten ausländischen Unternehmung gewährt wird, welche am internationalen Luftverkehr in diesem Gebiet teilnimmt.

Diese Behandlung ist zusätzlich zu der, welche jede Vertragspartei nach Artikel 24 des Abkommens von Chikago zu gewähren verpflichtet ist, und berührt die Geltung dieser Bestimmung nicht.

Artikel V

1. Den bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien wird eine gerechte und angemessene Behandlung für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken zwischen ihren Gebieten zugestanden.

2. Beim Betrieb der vereinbarten Linien soll die bezeichnete Unternehmung jeder Vertragspartei auf die Interessen der bezeichneten Unternehmung der andern Vertragspartei Rücksicht nehmen, um die Kurse, welche diese letztere auf den ganzen oder auf Teilen der gleichen Strecken vorsieht, nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Die vereinbarten Linien, die von den bezeichneten Unternehmungen der Vertragsparteien vorgesehen werden, sollen in enger Beziehung gehalten werden mit den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen auf den festgelegten Strecken und vor allem bezwecken, ein Beförderungsangebot zu schaffen, das der normalen und vernünftigerweise voraussehbaren Verkehrsnachfrage für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, und den Bestimmungsländern des Verkehrs angepasst ist. Die Bestimmungen im Hinblick auf die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post, die an Punkten der festgelegten Strecken aufgenommen oder abgesetzt werden, welche sich auf dem Gebiet anderer Staaten befinden als demjenigen, der die Unternehmung bezeichnet hat, werden erlassen werden in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Grundsatz, wonach das Beförderungsangebot anzupassen ist:

- a. an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, und den Bestimmungsländern;

- b. an die Verkehrsnachfrage der von der Unternehmung durchquerten Gegend, unter Berücksichtigung der andern Linien, die durch die Staaten dieser Gegend errichtet worden sind; und
- c. an die Erfordernisse des Betriebes eines Langstreckendienstes.

Artikel VI

1. Die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife werden in angemessener Höhe vereinbart, wobei alle wesentlichen Punkte in Betracht zu ziehen sind, so die Betriebskosten, ein vernünftiger Gewinn, die Gegebenheiten der betreffenden Linie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, sowie die von andern Unternehmungen auf irgendeinem Teilstück der festgelegten Strecke angewendeten Tarife. Diese Tarife sollen gemäss den folgenden Bestimmungen dieses Artikels festgesetzt werden.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife sollen für jede der festgelegten Strecken gemeinsam von den bezeichneten Unternehmungen, nach Beratung mit andern Unternehmungen, welche ganz oder teilweise die gleiche Strecke befliegen, festgesetzt werden; diese Vereinbarungen sollen wenn möglich auf dem Tarifbildungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes beruhen.

3. Die so vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zur Genehmigung vorzulegen.

4. Können sich die bezeichneten Unternehmungen in bezug auf gewisse dieser Tarife nicht einigen oder kann ein Tarif aus einem andern Grund nicht gemäss den Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels genehmigt werden, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, diesen Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

5. Können sich die Luftfahrtbehörden nicht einigen über die Genehmigung eines Tarifes, der ihnen gemäss Absatz 2 dieses Artikels unterbreitet wurde, oder über die Festsetzung eines Tarifes nach Absatz 4, wird die Meinungsverschiedenheit nach den Bestimmungen des Artikels IX dieses Abkommens beigelegt.

6. Sind Tarife nach den Bestimmungen dieses Artikels geschaffen worden, so bleiben sie in Kraft, bis neue Tarife gemäss den Bestimmungen dieses Artikels geschaffen werden.

Artikel VII

Beratungen zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien finden, wenn nötig, statt, um eine enge Zusammenarbeit auf allen Gebieten hinsichtlich der Anwendung dieses Abkommens zu gewährleisten.

Artikel VIII

Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei liefern den Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei, auf deren Gesuch, die periodischen oder anderen Mit-

teilungen, welche im Hinblick auf den Nachweis der Beförderungsmöglichkeiten, die auf den von ihr bewilligten Linien angeboten werden, vernünftigerweise verlangt werden können.

Artikel IX

1. Sollte zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens eine Meinungsverschiedenheit entstehen, so bemühen sich die Vertragsparteien zuerst, sie durch unmittelbare Verhandlungen unter sich beizulegen.

2. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, sich durch Verhandlungen innerhalb einer Frist von neunzig Tagen seit dem Zeitpunkt, da die Meinungsverschiedenheit erstmals von einer Vertragspartei vorgebracht wurde, zu einigen,

a. können sie übereinkommen, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht oder einer andern Person oder Organisation zum Entscheid vorzulegen.

Das obenannte Schiedsgericht soll nach folgendem Verfahren zusammengesetzt werden:

1. Jede Vertragspartei ernennt einen Schiedsrichter.

2. Der 3. Schiedsrichter, welcher den Vorsitz im Gericht innehat, wird ernannt: entweder

i. im Einvernehmen der beiden Vertragsparteien, oder,

ii. wenn ein solches Einvernehmen innert sechzig Tagen nicht zustandekommt, auf Gesuch der einen oder der andern Vertragspartei durch Entscheid des Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes. Vor der Ernennung bespricht sich der Präsident des Internationalen Gerichtshofes mit den beiden Vertragsparteien.

b. Ist die eine oder die andere Vertragspartei nicht einverstanden, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder Organisation oder einem Schiedsgericht, wie im Absatz a. hiervor angegeben, zu unterbreiten, kann die andere Vertragspartei die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht, das zu diesem Zwecke vom Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes eingesetzt wird, zum Entscheid vorlegen.

3. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem Entscheid, der in Anwendung des Absatzes 2 dieses Artikels gefällt wird, zu unterziehen.

Artikel X

1. Wenn die eine oder die andere der Vertragsparteien es als wünschbar erachtet, dass eine Bestimmung dieses Abkommens geändert wird, kann sie Beratungen zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien verlangen: in diesem Falle sollen die Beratungen innert sechzig Tagen seit dem Datum des

Gesuches beginnen. Eine solche Änderung, ist sie einmal zwischen den Vertragsparteien vereinbart, tritt in Kraft, sobald den verfassungsmässigen Erfordernissen jeder Vertragspartei Genüge getan ist, mit der Bestätigung durch einen Notenwechsel.

2. Im Falle, da der Abschluss eines mehrseitigen Abkommens über den Luftverkehr beide Vertragsparteien bindet, soll dieses Abkommen entsprechend den Bestimmungen jenes mehrseitigen Abkommens geändert werden.

3. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich an alle vorläufigen Massnahmen zu halten, die zwischen den Vertragsparteien während der in Absatz 1 dieses Artikels geregelten Beratungen vereinbart werden.

4. Wenn die eine oder die andere Vertragspartei oder wenn die bezeichnete Unternehmung der einen oder der andern Vertragspartei sich der Anwendung einer der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Massnahme entzieht, und so lange sie dies tut, kann die andere Vertragspartei alle Rechte, welche sie auf Grund dieses Abkommens der die Vereinbarung missachtenden Vertragspartei oder der die Vereinbarung missachtenden bezeichneten Unternehmung gewährt hat, begrenzen, aussetzen oder widerrufen.

Artikel XI

Jede Vertragspartei kann jederzeit der andern Vertragspartei anzeigen, sie wünsche dieses Abkommen aufzuheben. Die gleiche Anzeige ist gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation zu richten. In solchen Fällen endigt das Abkommen zwölf Monate nach Empfang der Kündigungsanzeige durch die andere Vertragspartei, es sei denn, die Kündigung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Erfolgt keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei, so gilt die Kündigungsanzeige vierzehn Tage nach dem Datum ihres Empfanges bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als empfangen.

Artikel XII

Dieses Abkommen und jede Änderung, die gemäss Artikel X erfolgt, sollen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zum Zwecke der Eintragung mitgeteilt werden.

Artikel XIII

Die Bestimmungen dieses Abkommens werden vom Datum der Unterzeichnung an vorläufig angewendet.

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald es entsprechend den verfassungsmässigen Erfordernissen der Vertragsparteien ratifiziert oder genehmigt ist und dies auf diplomatischem Weg bestätigt worden ist.

Zu Urkund dessen haben die zu diesem Zwecke gehörig bevollmächtigten Vertreter der Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

So geschehen in doppelter Ausfertigung in Khartum am 18. Februar 1968 in französischer und arabischer Sprache, wobei beide Wortlaute in gleicher Weise gültig sind. Die amtliche englische Übersetzung dieses Abkommens ist beigefügt und ist im Falle unterschiedlicher Auslegung der beiden Wortlaute massgebend.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
(gez.) **Etienne Suter**

Für die
Regierung der Republik Sudan:
(gez.) **Suliman Hussein**

Linienplan

A

1. Von der bezeichneten Unternehmung des Sudan betriebene Linien:
Von Punkten im Sudan nach einem Punkt in der Schweiz, sei es über Zwischenpunkte, sei es direkt, und wenn die Unternehmung es wünscht, bis zu Punkten darüber hinaus, in beiden Richtungen.
2. Von der bezeichneten Unternehmung der Schweiz betriebene Linien:
Von Punkten in der Schweiz nach Khartum, sei es über Zwischenpunkte, sei es direkt, und wenn die Unternehmung es wünscht, bis zu Punkten darüber hinaus, in beiden Richtungen.

B

Alle oder ein Teil der im Linienplan genannten Punkte können nach Belieben der bezeichneten Unternehmung bei allen Flügen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.

Abkommen
über
den Luftverkehr zwischen der Schweiz und Guinea

Abgeschlossen in Bern am 1. Februar 1963
Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat
und die
Regierung der Republik Guinea,

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 Zwecke gehörig 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 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 hienach 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 Luftfahrtbehörde 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 ungerechtfertigt 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 Inter-

nationalen Luftverkehrsverbandes. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zur Genehmigung vorzulegen. 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 innerhalb 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

Die Einnahmen, die durch die Luftverkehrsunternehmungen auf Grund von auf dem Gebiet des andern Staates erbrachten Diensten erzielt werden, können im Rahmen der durch die geltende Gesetzgebung vorgesehenen Prüfungsvorschriften im Innern dieses Gebietes vollständig ausgegeben oder ins Ausland überwiesen werden.

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, Einwanderung, 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 anderer 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, eine 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 sich aus diesem Abkommen ergebenden Pflichten nicht erfüllt.

Artikel 9

a. Sollte eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 12, sei es zwischen den Luftfahrtbehörden, sei es zwischen den Regierungen der Vertragsstaaten beigelegt werden können, so wird sie auf Verlangen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht unterbreitet.

b. Dieses Schiedsgericht setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen. Jede der beiden Regierungen bezeichnet einen Schiedsrichter. Diese beiden Schiedsrichter einigen sich über die Bezeichnung eines Angehörigen eines dritten Staates als Präsidenten.

c. Wenn nach Ablauf von drei Monaten, gerechnet vom Tage, an welchem die eine der beiden Regierungen vorschlug, den Streit schiedsgerichtlich zu erledigen, die beiden Schiedsrichter noch nicht bezeichnet worden sind, oder wenn im Laufe des folgenden Monats die Schiedsrichter sich nicht einigen konnten über die Bezeichnung eines Präsidenten, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

d. Das Schiedsgericht entscheidet, wenn es ihm nicht gelingt, die Meinungsverschiedenheit gütlich zu erledigen, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsparteien nichts Gegenteiliges vereinbaren, stellt das Schiedsgericht selbst die Verfahrensgrundsätze auf und bestimmt seinen Sitz.

c. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich den vorläufigen Massnahmen, welche im Laufe des Verfahrens verfügt werden, sowie dem Schiedsspruch, welcher in allen Fällen als endgültig zu betrachten ist, zu unterziehen.

f. Wenn eine der Vertragsparteien sich den Entscheiden der Schiedsrichter nicht unterzieht, kann die andere Vertragspartei, so lange als dieses fehlerhafte Verhalten andauert, die Rechte oder Vorrechte, welche sie der im Fehler befindlichen Vertragspartei kraft dieses Abkommens eingeräumt hatte, begrenzen, ihre Geltung aussetzen oder sie widerrufen. Jede Vertragspartei übernimmt die Vergütung der Tätigkeit ihres Schiedsrichters sowie die Hälfte der Entschädigung des bezeichneten Präsidenten.

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. Erachtet die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei es als notwendig, den Anhang zu ändern, so kann sie direkte Verhandlungen mit der Luftfahrtbehörde der andern Vertragspartei einleiten. Diese Verhandlungen sollen innert einer Frist von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen an dem um sie nachgesucht worden ist. Jede zwischen den genannten Behörden vereinbarte Änderung tritt im Zeitpunkt der Einigung über die betreffende Frage vorläufig und nach ihrer Bestätigung durch Austausch diplomatischer Noten endgültig in Kraft.

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

Die Luftfahrtbehörde oder die bezeichneten Unternehmungen jeder Vertragspartei teilen der Luftfahrtbehörde der andern Vertragspartei sobald als möglich die Flugpläne und die Betriebsbedingungen der vereinbarten Linien sowie jede Änderung, die später daran vorgenommen wird, mit.

Artikel 14

Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Sie zeigt ihre Kündigung der andern Vertragspartei an und benachrichtigt gleichzeitig den Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation. Das Abkommen endet 12 Monate nach dem Zeitpunkt des Empfangs der Anzeige durch die andere Vertragspartei, es sei denn, die Anzeige werde vor Ablauf dieser Frist mit der Zustimmung der andern Vertragspartei zurückgezogen. Wenn die Vertragspartei, an welche die Anzeige gerichtet ist, den Empfang nicht bestätigt, so gilt diese 14 Tage nach ihrem Empfang durch den Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als empfangen.

Artikel 15

Der Anhang zu diesem Abkommen gilt als dessen integrierender Teil, und jede Verweisung auf das Abkommen bezieht sich ohne gegenteilige Bestimmung auch auf den Anhang.

Artikel 16

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 am 1. Februar 1963 in Bern, in doppelter Ausfertigung, in französischer Sprache.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
(gez.) **Wahlen**

Für die
Regierung der Republik Guinea:
(gez.) **Bangoura**

Anhang

Linienplan I

Linien, welche die schweizerische Luftverkehrsunternehmung betreiben kann:

Schweiz-Punkte in Südeuropa-Punkte in Nordafrika-Kanarische Inseln-Senegal-Gambia-Guinea und darüber hinaus nach Punkten in Afrika und oder in Südamerika, in beiden Richtungen.

Linienplan II

Die guineische Unternehmung kann Luftverkehrslinien auf einer Strecke betreiben, die noch zwischen den Luftfahrtbehörden zu vereinbaren sein wird.

Alle auf der einen oder andern der umschriebenen Linien gelegenen Punkte können nach Belieben der bezeichneten Unternehmung einer Vertragspartei auf allen Flügen oder auf einem Teil derselben weggelassen werden.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr (Vom 28. Mai 1963)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8790
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1963
Date	
Data	
Seite	1305-1348
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 132

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.