

9245

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

(Vom 28. Mai 1965)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die rechtliche Grundlage für den internationalen Luftverkehr in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg ist noch im Kriege geschaffen worden. Am 7. Dezember 1944 wurde in Chicago das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt unterzeichnet (BS 13, 615). Heute zählt man 108 Vertragsstaaten, zu denen seit dem 4. April 1947 auch die Schweiz gehört. Das Abkommen von Chicago und seine fünfzehn technischen Anhänge, die zahlreiche Ausführungsrichtlinien enthalten, stellen ein umfangreiches Vertragswerk dar. Im zweiten Teil des Abkommens ist die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) geordnet, deren Aufgabe es ist, auf den verschiedenartigen Teilgebieten der internationalen Luftfahrt eine vernünftige und möglichst einheitliche Entwicklung zu gewährleisten. Ihre Arbeit ist von grosser Bedeutung, obwohl sie in vielen Fällen nur Empfehlungen an die Mitgliedstaaten richten und keine verbindlichen Vorschriften erlassen kann. Nach Artikel 1 des Abkommens besitzt nämlich «jeder Staat über seinem Gebiet die vollkommene und ausschliessliche Lufthoheit». Der Grundsatz der nationalen Souveränität ist somit im Abkommen ausdrücklich verankert. Er wird jedoch in einer Reihe von Bestimmungen vertraglich eingeschränkt. So räumt Artikel 5 den Luftfahrzeugen der Vertragsstaaten das Recht ein, im nicht regelmässigen internationalen Luftverkehr das Gebiet der anderen Vertragsstaaten ohne besondere Bewilligung zu überfliegen oder dort nicht kommerzielle Landungen vorzunehmen. Handelt es sich dabei um gewerbsmässige Flüge (sog. Bedarfsverkehr), so ist es allerdings den Staaten erlaubt, «Vorschriften, Bedingungen oder Einschränkungen» aufzustellen, was die meisten Staaten, zum Teil in sehr restriktiver Weise, getan haben. Nicht verwirklicht werden konnte der Gedanke der Freiheit der Luftfahrt im regelmässigen gewerbsmässigen Luftverkehr (sog. Linienverkehr). Artikel 6 des Abkommens bestimmt, dass regelmässige internationale Luftverkehrslinien nach dem Gebiet eines Vertragsstaates oder über dasselbe hinaus nur mit besonderer Bewilligung dieses Vertragsstaates betrieben werden dürfen. Im allgemeinen räumen sich die beteiligten St



erforderlichen Verkehrsrechte durch zweiseitige Abkommen ein. Auch die Schweiz muss solche Luftverkehrsabkommen schliessen, um ihre Luftverkehrsverbindungen mit dem Ausland zu sichern. Dies wird solange nötig sein, als es nicht gelingt, durch ein mehrseitiges Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr eine befriedigende internationale Ordnung zu schaffen.

Der internationale Luftverkehr hat sich in den letzten zwanzig Jahren in ungeahnter Weise entwickelt. Die Schweiz hat darin einen anerkannten Platz erringen können. Schweizerische Flughäfen werden von zahlreichen Linien ausländischer Gesellschaften bedient, und unsere nationale Luftverkehrsunternehmung schafft rasche Verbindungen nach den wichtigsten Zentren der Weltwirtschaft in Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Afrika. Das Netz der Swissair erstreckt sich heute über 42 Staaten. 52 Abkommen über den gewerbsmässigen regelmässigen Luftverkehr bilden die Rechtsgrundlage für den Linienverkehr von und nach der Schweiz. Dazu gehören auch die drei Abkommen, die wir Ihnen mit dieser Botschaft zur Genehmigung unterbreiten. Es sind dies:

- das am 21. April 1964 in Panama unterzeichnete Abkommen über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Panama,
- das am 24. Oktober 1964 in Brazzaville abgeschlossene Abkommen zwischen der Schweiz und Kongo-Brazzaville über den regelmässigen Luftverkehr, und
- das am 18. Dezember 1964 in Kuala Lumpur unterzeichnete Abkommen zwischen der Schweiz und Malaysia über den regelmässigen Luftverkehr.

Wie bei den letzten Botschaften über die Genehmigung von Luftverkehrsabkommen (vgl. BBl 1963, I, 1305: Abkommen mit der Elfenbeinküste, Senegal, Guinea und dem Sudan; BBl 1963, II, 474: Abkommen mit Algerien) handelt es sich wieder ausschliesslich um Verträge mit aussereuropäischen Staaten. Sie schaffen die Grundlagen für den späteren Aufbau einer schweizerischen Luftverkehrslinie nach Mittelamerika sowie für den Ausbau des Liniennetzes in Afrika und Asien.

Zu den einzelnen Abkommen beehren wir uns, folgendes auszuführen:

#### **a. Das Abkommen mit Panama**

Das Netz der schweizerischen Luftverkehrslinien enthält gegenwärtig noch keine Verbindungen mit Mittelamerika und den nördlichen Staaten Südamerikas, doch ist in der langfristigen Planung eine solche Linienführung vorgesehen. Ein verkehrsmässig wichtiges Land in diesem Gebiet ist die Republik Panama, und es besteht ein bedeutendes schweizerisches Interesse, dort Rechte zum Aufnehmen und Absetzen von Fluggästen, Fracht und Post staatsvertraglich zu sichern. Der panamaischen Regierung wurde daher schon im Herbst 1960 die Aufnahme von Verhandlungen zum Abschluss eines Luftverkehrsabkommens vorgeschlagen. Mündliche Verhandlungen fanden vom 18. Februar bis 7. März 1963 in Panama statt und wurden mit der Paraphierung eines Abkommenstextes abgeschlossen. Nachdem noch gewisse redaktionelle Unstimmigkeiten gehoben worden waren, konnte das Abkommen am 21. April 1964 in Panama unter Ratifikationsvorbehalt unterzeichnet werden.

Der Musterwortlaut, welcher 1960 von schweizerischer Seite vorgelegt worden war, bildet die Grundlage des Abkommens. Die panamaischen Behörden hatten Gegenvorschläge unterbreitet, denen im Laufe der Verhandlungen in mehreren Bestimmungen Rechnung getragen werden musste.

Artikel 1 des Abkommens enthält in üblicher Weise verschiedene Definitionen und Artikel 2 umschreibt dem Grundsatz nach die Rechte, welche sich die Vertragsparteien gegenseitig einräumen: Recht zum Überflug ohne Zwischenlandung, Recht zu technischen Landungen, Recht zu kommerziellen Landungen. Die panamaischen Verhandlungspartner erklärten unter Hinweis auf Vorschriften ihres Landesrechtes, sie müssten die Möglichkeit haben, mehr als eine Luftverkehrsunternehmung zu bezeichnen, welchem Verlangen stattgegeben wurde.

Artikel 3 legt die Bedingungen für die Erteilung der Betriebsbewilligung fest.

Artikel 4 trifft eine allgemeine Regelung über die Bemessung des Beförderungsangebotes. Mit Ausnahme des ersten Absatzes konnte der schweizerische Vertragsentwurf unverändert in das Abkommen übernommen werden. Es geht dabei um Bestimmungen, die weitgehend den sogenannten Bermuda-Klauseln, d. h. der Ordnung in dem am 11. Februar 1946 in Bermuda zwischen Grossbritannien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen, entsprechen. Diese Bestimmungen, die in der Mehrzahl der von der Schweiz abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen enthalten sind, erlauben einen vernünftigen und gerechten Ausgleich der Interessen der bezeichneten Unternehmungen. Den Panamäern erschien der schweizerische Mustertext als zu liberal. Sie wünschten nicht den Grundsatz der gleichen Möglichkeiten für beide Vertragsparteien sondern denjenigen der tatsächlich gleichen Ausübung der zugestandenen Verkehrsrechte zu verankern. Schliesslich konnte man sich auf die nun in Absatz 1 enthaltene Fassung einigen, wo von einer auf dem Grundsatz des Gegenrechts und des angemessenen Wettbewerbes beruhenden Behandlung gesprochen wird.

Artikel 5 nennt die Grundsätze, die für die Tarifbildung massgebend sein sollen. Wie dies bei solchen Tarifbestimmungen üblich ist, werden zunächst die für die Festsetzung wesentlichen Faktoren aufgezählt. Wenn möglich soll eine Vereinbarung zwischen den bezeichneten Unternehmungen getroffen und dabei den Empfehlungen der internationalen Organisation, die üblicherweise dieses Sachgebiet ordnet, Rechnung getragen werden. Diese Organisation ist der Internationale Luftverkehrsverband (IATA), der Ende 1964 93 Luftverkehrsunternehmungen, darunter auch die Swissair AG, umfasste. Die IATA kennt die sich auf der ganzen Welt stellenden Tarifprobleme und ist daher besser als jemand anderes in der Lage, wertvolle Auskünfte und Ratschläge zu erteilen. Die von den Unternehmungen aufgestellten Tarife bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien. Für den seltenen Fall, dass sich die Gesellschaften nicht einigen oder die Luftfahrtbehörden den Vorschlägen der Gesellschaften nicht zustimmen können und alle gütlichen Lösungsversuche gescheitert sind, wird in Absatz 5 auf das in Artikel 13 vorgesehene Schiedsgerichtsverfahren verwiesen.

Artikel 6 gewährleistet die freie Überweisung der Reineinnahmen zum amtlichen Kurs (sog. Transferklausel) und in den Artikeln 7 und 8 sind die in allen

Luftverkehrsabkommen zu findenden Bestimmungen über die Befreiung von Zöllen und Gebühren sowie über die Anwendbarkeit nationaler Polizeivorschriften enthalten.

Während Artikel 3 die Erteilung der Betriebsbewilligung an die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei regelt, nennt Artikel 9 die Voraussetzungen für die Verweigerung und den Entzug. Nach dem schweizerischen Entwurf hatte jede Vertragspartei nachzuweisen, dass sich der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über die von ihr bezeichnete Unternehmung in ihren Händen oder in den Händen ihrer Staatsangehörigen befinde. Panamaischerseits lehnte man diese Fassung als zu weitgehend ab. Der Formulierung «ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt» konnten schliesslich beide Seiten zustimmen.

Auf Wunsch der Gegenseite werden die Bestimmungen über die verbotenen Zonen, welche schon in Artikel 9 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt enthalten sind, in Artikel 10 in analoger Weise wiederholt.

In Artikel 11 behalten sich die Vertragsparteien vor, an Stelle der einen nationalen Luftverkehrsunternehmung eine andere zu bezeichnen.

Während nach Artikel 12, Absatz 1 Änderungen des Abkommens nur zwischen den Vertragsparteien vereinbart werden können, sind die Luftfahrtbehörden nach Absatz 2 befugt, über Änderungen des Anhangs zum Abkommen direkt Abmachungen zu treffen.

Artikel 13 regelt das Schiedsgerichtsverfahren, Artikel 14 schreibt die Hinterlegung der Abkommen bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation vor und Artikel 15 die Anpassung an mehrseitige Abkommen. Beratungen zwischen den Luftfahrtbehörden und Austausch statistischer Unterlagen sind in Artikel 16 vorgesehen.

Nach Artikel 17 kann das Abkommen unter Einhaltung der üblichen Frist von einem Jahr gekündigt werden.

Artikel 18 bestimmt, das Abkommen trete an dem Tage in Kraft, an dem sich die beiden Vertragsparteien gegenseitig die Erfüllung ihrer eigenen verfassungsrechtlichen Erfordernisse durch einen Austausch diplomatischer Noten angezeigt haben. Wie dies bei den meisten Luftverkehrsabkommen so vereinbart wird, ist auch dieses Abkommen schon vor der Ratifikation vom Tage der Unterzeichnung an vorläufig anwendbar. Es handelt sich dabei indessen nicht um eine vorzeitige Inkraftsetzung, sondern ist nur Verwaltungsanwendung.

Im Anhang sind die Pläne für die Linien aufgeführt, die von den bezeichneten Unternehmungen beider Vertragsparteien betrieben werden können. Für die schweizerische Unternehmung ist eine Linie über Nordamerika, die Antillen nach Panama und darüber hinaus und eine Linie über die Antillen, Südamerika nach Panama und darüber hinaus festgelegt. Im panamaischen Linienplan sind ebenfalls eine Nordatlantik- und eine Mittelatlantikklinie vorgesehen.

#### **b. Das Abkommen mit Kongo-Brazzaville**

Der Flughafen von Brazzaville, der von den grössten heute betriebenen Düsenverkehrsflugzeugen benützt werden kann, ist als Zwischenlandeplatz für

eine schweizerische Luftverkehrslinie über Zentralafrika nach Südafrika von Bedeutung. Als daher im Herbst 1962 die Behörden der Republik Kongo-Brazzaville den Wunsch äusserten, die Frage der schweizerisch-kongolesischen Luftverkehrsbeziehungen zu besprechen, erklärte man sich schweizerischerseits dazu bereit. Das Gespräch fand am 17. Oktober 1962 in Bern statt. Dabei wurden Verhandlungen über den Abschluss eines Luftverkehrsabkommens in Aussicht genommen und Übereinstimmung darüber erzielt, dass die Luftverkehrsunternehmungen der beiden Staaten die später festzuliegenden Luftverkehrslinien nach den Grundsätzen der freien Konkurrenz und des Gegenrechtes betreiben könnten. Am 18. Oktober 1962 erfolgte die Unterzeichnung des Abkommens über den Handelsverkehr, den Investitionsschutz und die technische Zusammenarbeit zwischen den beiden Staaten (AS 1964, 634).

Die vorgesehenen Verhandlungen liessen sich erst zwei Jahre später, vom 19. bis 24. Oktober 1964, in Brazzaville durchführen. Eine Einigung konnte rasch erzielt werden, da kaum Meinungsverschiedenheiten bestanden. Kongo-Brazzaville gehört dem am 28. März 1961 von elf afrikanischen Staaten abgeschlossenen Vertrag von Jaunde an, durch den die übernationale Luftverkehrsgesellschaft Air Afrique geschaffen worden ist und dessen Mitgliedstaaten in der Regel eine eher protektionistische Luftverkehrspolitik verfolgen. Es war daher einigermaßen erstaunlich, dass die kongolesischen Verhandlungspartner dem schweizerischen Abkommensentwurf zustimmten, denn dieser beruht auf dem liberalen Grundsatz, dass dem Luftverkehr die freie Entwicklung ermöglicht werden müsse und Schranken nur gegen Auswüchse zu errichten seien. Dieses Prinzip kommt vor allem in Artikel 5 des Abkommens zum Ausdruck, der die Bemessung des Beförderungsangebotes in Anlehnung an die sogenannten Bermuda-Klauseln ordnet. Danach geniessen die bezeichneten Unternehmungen gleiche und angemessene Möglichkeiten, von denen sie freien Gebrauch machen können, solange die Interessen der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei nicht ungerechtfertigt beeinträchtigt werden und das Beförderungsangebot der Verkehrsnachfrage angepasst ist. Für die Kapazitätsbemessung ist in erster Linie der Verkehr zwischen dem Heimatstaat und den auf den festgelegten Strecken angefliegenen Punkten (sog. 3. und 4. Freiheit) und erst in zweiter Linie derjenige zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und dem Gebiet dritter Staaten (sog. 5. Freiheit) massgebend. Zur Überprüfung des Verkehrsumfanges auf den vereinbarten Linien können sich die Luftfahrtbehörden Statistiken und andere Unterlagen vorlegen lassen (Art. 12), und in Beratungen können Meinungsverschiedenheiten beseitigt werden (Art. 13). In Artikel 15 ist das Schiedsgerichtsverfahren geordnet. Im übrigen enthält das Abkommen die bekannten, in den meisten Luftverkehrsabkommen wiederkehrenden Bestimmungen. Der Wortlaut entspricht dem schweizerischen Mustertext. Gemäss Artikel 19 ist das Abkommen vom Tage seiner Unterzeichnung an, d. h. seit dem 24. Oktober 1964, vorläufig anwendbar.

Die Linienpläne lassen den Unternehmungen beider Staaten verschiedene Möglichkeiten für einen kommerziell interessanten Betrieb offen. Die Punkte jenseits von Brazzaville, die von der schweizerischen Unternehmung angefliegen

werden können, wird man später vereinbaren. Aus vorwiegend politischen Gründen war es den Kongolesen nicht möglich, sich in dieser Frage schriftlich festzulegen. Einschränkungen der Verkehrsrechte sind nicht vorgesehen, doch muss gesagt werden, dass die Ausübung von Verkehrsrechten in 5. Freiheit nur möglich ist, wenn der Drittstaat, auf dessen Gebiet das Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post erfolgen soll, auch einverstanden ist. Gerade von afrikanischen Staaten wird aber eine solche Genehmigung nur selten erteilt.

### c. Das Abkommen mit Malaysia

Bei der Planung eines Ausbaus der schweizerischen Luftverkehrsverbindungen nach dem Fernen Osten ist die Frage der Verkehrsrechte in Singapur und Kuala Lumpur, den beiden grossen Flughäfen der Föderation Malaysia, von erheblichem Interesse. Auf diplomatischem Wege wurden daher im Mai 1963 Schritte zur Aufnahme von Luftverkehrsverhandlungen eingeleitet. Mündliche Verhandlungen fanden vom 22. bis 30. Januar 1964 in Kuala Lumpur statt. Sie endeten mit der Paraphierung eines Abkommens. Dieses ist am 18. Dezember 1964 in der malaysischen Hauptstadt unter Ratifikationsvorbehalt unterzeichnet worden.

Der Wortlaut des Abkommens weicht nur in wenigen Bestimmungen vom schweizerischen Musterwortlaut ab, der als Diskussionsgrundlage diente. Im folgenden können wir uns mithin darauf beschränken, die Abweichungen zu nennen.

Artikel 3 des Abkommens legt die Bedingungen für Erteilung, Verweigerung und Entzug der Betriebsbewilligung fest. Wie im Abkommen mit Panama muss nicht nachgewiesen werden, dass eine Unternehmung zum überwiegenden Teil im Eigentum der Vertragspartei, welche sie bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen steht, sondern es genügt der Nachweis des wesentlichen Teils des Eigentums sowie, entsprechend dem schweizerischen Entwurf, der tatsächlichen Kontrolle. Mit dieser Fassung wird auf die Verhältnisse bei den «Malaysian Airways» Rücksicht genommen.

Die Sondervorschriften über die Zölle und anderen ähnlichen nationalen Abgaben und Gebühren auf Brennstoffen, Schmierstoffen, Ersatzteilen, Gegenständen der ordentlichen Ausrüstung und Bordvorräten sind in Artikel 6 enthalten. Von malaysischer Seite lehnte man die Fassung nach schweizerischem Entwurf unter Hinweis auf das nationale Recht ab. Ihrem Vorschlag, der für nicht an Bord bleibende Stoffe und Gegenstände statt der Zollbefreiung die der nationalen Luftverkehrsunternehmung oder der meistbegünstigten ausländischen Unternehmung gewährte Behandlung vorsieht, konnte ohne Bedenken zugestimmt werden. Analoge Texte finden sich auch in Abkommen mit anderen Staaten.

In der Transferbestimmung (Art. 11) ist die freie Überweisung der Reineinnahmen «zum vorherrschenden amtlichen Tageskurs» statt «zum amtlichen Kurs» vorgesehen.

Artikel 18 weicht nur in der Form, nicht aber inhaltlich vom schweizerischen Mustertext ab. Die Kündigungsfrist beträgt ein Jahr.

Die Linipläne ermöglichen verschiedene Linienführungen zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien und darüber hinaus. Soweit es an Malaysia liegt, wäre eine neue schweizerische Linie südlich der bisherigen, welche über Pakistan, Indien und Thailand führt, möglich. Vorgesehen ist auch eine Linie nach Australien. Es steht noch nicht fest, in welchem Zeitpunkt unsere nationale Luftverkehrsunternehmung von den neuen Möglichkeiten Gebrauch machen wird.

Die Verfassungsmässigkeit des vorgeschlagenen Bundesbeschlusses beruht auf Artikel 8 der Bundesverfassung, der dem Bund das Recht zum Abschluss von Staatsverträgen mit dem Ausland verleiht. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung beruht auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung. Da die zu genehmigenden Abkommen kündbar sind, sind sie gemäss Artikel 89, Absatz 4 der Bundesverfassung dem Referendum nicht unterstellt.

Die drei neuen Abkommen stimmen mit den Grundsätzen unserer Luftverkehrspolitik überein. Sie geben unserer nationalen Luftverkehrsunternehmung Grundlagen für den Ausbau ihres weltweiten Liniennetzes. Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat dem Abschluss der Abkommen zugestimmt.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, den beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Genehmigung der drei neuen Abkommen über den regelmässigen Luftverkehr anzunehmen.

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

Bern, den 28. Mai 1965.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Tschudi**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
**betreffend die Genehmigung von Abkommen**  
**über den gewerbsmässigen Luftverkehr**

*Die Bundesversammlung*  
*der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf die Artikel 8 und 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 28. Mai 1965,

*beschliesst:*

Einziges Artikel

<sup>1</sup> Die Abkommen über den regelmässigen Luftverkehr mit Panama vom 21. April 1964, mit Kongo-Brazzaville vom 24. Oktober 1964 und mit Malaysia vom 18. Dezember 1964 werden genehmigt.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

*Übersetzung aus dem französischen Originaltext*

## **Abkommen über Luftverkehrslinien zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Panama**

Abgeschlossen in Panama am 21. April 1964

Zeitpunkt des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Panama,  
im Bestreben, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luft-  
verkehrs soweit als möglich zu fördern,  
und im Bestreben, im Hinblick auf die Errichtung von Luftverkehrslinien  
zwischen den Gebieten ihrer Staaten ein Abkommen zu treffen,  
haben ihre Bevollmächtigten bezeichnet, nämlich:

für den Schweizerischen Bundesrat:

Seine Exzellenz Herrn Bernard Turrettini, ausserordentlichen und bevoll-  
mächtigten Botschafter der Schweiz in Panama;

für die Republik Panama:

Seine Exzellenz Herrn Galileo Solis, Doktor der Rechte, Minister für Aus-  
wärtige Angelegenheiten;

welche, nach Austausch ihrer Vollmachten, die in guter und gehöriger Form  
befunden worden sind, folgendes vereinbart haben:

### **Artikel 1**

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs gilt:

*a.* Der Ausdruck «Abkommen» bedeutet das am 7. Dezember 1944 in Chi-  
kago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivil-  
luftfahrt;

*b.* Der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bedeutet, was die Schweiz anbelangt,  
das Eidgenössische Luftamt und, was Panama anbelangt, das Regierungs- und  
Justizministerium oder, in den beiden Fällen, jede Person oder Stelle, welche  
ermächtigt ist, die Obliegenheiten zu versehen, welche gegenwärtig durch das ge-  
nannte Amt oder Ministerium versehen werden;

*c.* Die Ausdrücke «bezeichnete Unternehmung» oder «bezeichnete Unter-  
nehmungen» bedeuten eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmen, welche  
die eine der Vertragsparteien für den Betrieb der vereinbarten, im Anhang zu  
diesem Abkommen umschriebenen Linien bezeichnet haben wird;

*d. Der Ausdruck «Gebiet» hat die Bedeutung, welche ihm der Artikel 2 des Abkommens gibt;*

*e. Die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmung» und «nicht kommerzielle Landung» haben den Sinn, welchen ihnen der Artikel 96 des Abkommens zuweist.*

#### Artikel 2

1. Für den Betrieb der im Anhang zu diesem Abkommen umschriebenen internationalen Luftverkehrslinien gewähren sich die Vertragsparteien, unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens, gegenseitig die nachfolgenden Rechte:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei zu überfliegen, ohne dort zu landen;*
- b. das Recht, nicht kommerzielle Landungen auf dem genannten Gebiet vorzunehmen;*
- c. das Recht, im internationalen Verkehr auf dem genannten Gebiet an den im Anhang aufgeführten Punkten Fluggäste, Postsendungen und Fracht an Bord zu nehmen und abzusetzen.*

2. Jede Vertragspartei bezeichnet eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmungen, um die vereinbarten Linien zu betreiben.

#### Artikel 3

1. Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 9 dieses Abkommens erteilt jede Vertragspartei der bezeichneten Unternehmung oder den bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei ohne Verzug die erforderliche Betriebsbewilligung.

2. Immerhin kann die bezeichnete Unternehmung oder können die bezeichneten Unternehmungen, bevor sie ermächtigt ist oder bevor sie ermächtigt sind, die vereinbarten Linien zu eröffnen, angehalten werden, der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei zu beweisen, dass sie die durch die Gesetze und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen, welche diese Behörde für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien üblicherweise anwenden muss, erfüllen.

#### Artikel 4

1. Die bezeichneten Unternehmungen geniessen beim Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien eine auf dem Grundsatz des Gegenrechts und des angemessenen Wettbewerbs beruhende Behandlung.

2. Die bezeichnete Unternehmung jeder Vertragspartei soll oder die bezeichneten Unternehmungen jeder Vertragspartei sollen die Interessen der bezeichneten Unternehmung oder der bezeichneten Unternehmungen der andern Vertragspartei in Betracht ziehen, um die Linien, welche diese letzteren auf allen oder einem Teil derselben Strecken aufrecht erhalten, nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmung oder der bezeichneten Unternehmungen ist der Verkehrsnachfrage anzupassen.

4. Die vereinbarten Linien bezwecken hauptsächlich, Beförderungsmöglichkeiten anzubieten, die der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung oder die Unternehmungen bezeichnet hat und den auf den aufgeführten Strecken liegenden angeflogenen Punkten entsprechen.

5. Das Recht der bezeichneten Unternehmung oder der bezeichneten Unternehmungen, im internationalen Verkehr zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten Fluggäste, Postsendungen und Fracht zu befördern, soll in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen einer normalen Entwicklung, welchen die beiden Vertragsparteien zugestimmt haben, und unter der Bedingung ausgeübt werden, dass das Beförderungsangebot angepasst sei an:

- a. die Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung oder die Unternehmungen bezeichnet hat;
- b. die Verkehrsnachfrage in den Gebieten, durch welche die Luftverkehrslinie führt, wobei den örtlichen und regionalen Linien Rechnung zu tragen ist; und
- c. die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.

## Artikel 5

1. Die Tarife, welche für die Beförderung von Fluggästen und Fracht auf den vereinbarten Strecken erhoben werden, werden festgesetzt, indem alle bestimmenden Umstände, wie die Betriebskosten, das zum Einsatz gelangende Flugzeugmuster, ein vernünftiger Gewinn, die Wesensmerkmale der verschiedenen Strecken und die von anderen Luftverkehrsunternehmungen, welche alle gleichen Strecken oder einen Teil davon befliegen, erhobenen Tarife in Betracht gezogen werden. Diese Tarife werden in Übereinstimmung mit den folgenden Regeln festgesetzt.

2. Die Tarife werden, wenn möglich, für jede einzelne Strecke durch Verständigung zwischen den bezeichneten Unternehmungen festgesetzt. Zu diesem Zwecke sollen sich die bezeichneten Unternehmungen unmittelbar unter sich verständigen, dies nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten, welche alle gleichen Strecken oder einen Teil davon befliegen. Diese Vereinbarung wird soweit als möglich verwirklicht, indem den Empfehlungen der internationalen Organisation, welche üblicherweise dieses Sachgebiet ordnet, Rechnung getragen wird.

3. In jedem Fall müssen die gemäss den vorerwähnten Regeln vereinbarten Tarife den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens dreissig Tage vor dem für ihr Inkrafttreten festgelegten Zeitpunkt zur Genehmigung unterbreitet werden. Diese Zeitspanne kann in besonderen Fällen in dem Masse herabgesetzt werden, als die Luftfahrtbehörden hierzu zustimmen

4. Wenn die bezeichneten Unternehmungen nicht zu einer Einigung gelangen können oder wenn die eine der Vertragsparteien die neuen Tarife, welche ihr gemäss dem in den vorerwähnten Regeln angegebenen Verfahren zu ihrer Genehmigung unterbreitet worden sind, nicht genehmigen kann, dann sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife für diese Strecken oder Teile derselben, auf welchen die genannte Einigung nicht erzielt werden konnte, im gegenseitigen Einvernehmen festsetzen.

5. Falls sich eine Einigung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien gemäss der vorerwähnten Regelung nicht verwirklichen liess, gelangen die Bestimmungen des Artikels 13 dieses Abkommens zur Anwendung. Die bestehenden Tarife bleiben in Kraft, bis der Schiedspruch ergangen ist.

#### Artikel 6

Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum amtlichen Kurs die freie Überweisung der reinen Einnahmen, welche auf ihrem Gebiet im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Postsendungen und Fracht durch die bezeichnete Unternehmung oder die bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei erfolgten, erzielt worden sind. In dem Falle, wo der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt ist, wird dieses angewendet.

#### Artikel 7

1. Die durch die von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmung oder bezeichneten Unternehmungen auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre normale Ausrüstung, ihre Brennstoff-, Schmierstoff- und Bordvorräte, eingeschlossen die Lebensmittel, die Getränke und die Tabakwaren, sind beim Einflug auf das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und anderen Abgaben und Gebühren befreit, unter der Bedingung, dass diese Ausrüstung und Vorräte an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben, bis der Flug fortgesetzt wird.

2. Von denselben Abgaben und Gebühren, mit Ausnahme der Gebühren als Entgelt für geleistete Dienste, werden auch befreit:

- a. die Bordvorräte, die auf dem Gebiet der einen Vertragspartei in den von den zuständigen Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Schranken aufgenommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, welche durch die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmung oder Unternehmungen im internationalen Linienverkehr eingesetzt werden;
- b. die Ersatzteile und die normalen Bordausrüstungsgegenstände, die für den Unterhalt oder die Instandhaltung der im internationalen Linienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge in das Gebiet der einen Vertragspartei eingeführt werden.

3. Die Brennstoffe und Schmierstoffe, die zur Versorgung der von der bezeichneten Unternehmung oder von den bezeichneten Unternehmungen einer

Vertragspartei im internationalen Linienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, werden, was dieselben Abgaben und Gebühren, ausgenommen die als Entgelt für geleistete Dienste erhobenen Gebühren, betrifft, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges verbraucht werden, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, auf dem sie aufgenommen wurden, eine nicht weniger günstige Behandlung erfahren als diejenige, welche den entsprechenden Vorräten der im internationalen Linienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge der anderen Vertragspartei oder der am meisten begünstigten ausländischen Luftverkehrsunternehmung gewährt wird.

4. Die normalen Bordausstattungsgegenstände sowie die Erzeugnisse und Vorräte, die sich an Bord der von der bezeichneten Unternehmung oder von den bezeichneten Unternehmungen der einen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder eingeladen werden oder eine den Zollvorschriften entsprechende andere Bestimmung erhalten haben.

#### Artikel 8

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

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

3. Die Fluggäste, die das Gebiet der anderen Vertragspartei direkt durchreisen, geniessen alle Erleichterungen. Im direkten Durchgangsverkehr werden auf dem Gepäck und der Fracht keine Zölle und anderen Abgaben erhoben.

4. Jede Vertragspartei erklärt, bei der Anwendung der Vorschriften über den Zoll, die Sichtvermerke, die Einwanderung und die Auswanderung, die Quarantäne, die Geldwechselkontrolle oder anderer den internationalen Luftverkehr betreffender Vorschriften den eigenen Unternehmungen im Vergleich zu der bezeichneten Unternehmung oder den bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei keine Vorrechte zu gewähren.

#### Artikel 9

Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, der bezeichneten Unternehmung oder den bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei eine

Betriebsbewilligung zu verweigern oder zu widerrufen, wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass sich ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung oder Unternehmungen in Händen dieser anderen Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen befinden, oder wenn die Unternehmung oder Unternehmungen sich den Gesetzen und Verordnungen nicht unterziehen oder die aus diesem Abkommen erwachsenden Pflichten nicht erfüllen.

#### Artikel 10

1. Aus militärischen Gründen oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit kann jede Vertragspartei die Flüge der Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung oder der bezeichneten Unternehmungen der anderen Vertragspartei über gewisse Zonen ihres Gebietes einschränken oder verbieten, vorausgesetzt, dass diese Einschränkungen oder Verbote in gleicher Weise auf die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung oder der bezeichneten Unternehmungen der erstgenannten Vertragspartei oder auf Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten, die regelmässige internationale Luftverkehrslinien betreiben, angewendet werden. Die verbotenen Zonen sollen eine vernünftige Ausdehnung haben, damit die Luftfahrt nicht unnötig behindert wird, und die Grenzen dieser Zonen sollen der anderen Vertragspartei innert kürzester Frist mitgeteilt werden.

2. Die Vertragsparteien behalten sich das Recht vor, in Ausnahmeständen oder während der Zeit einer Krise oder endlich im Interesse der öffentlichen Sicherheit und mit sofortiger Wirkung, Flüge über ihr ganzes Gebiet oder über einen Teil davon vorübergehend einzuschränken oder zu verbieten, vorausgesetzt, dass diese vorübergehenden Einschränkungen und Verbote auf die Luftfahrzeuge dritter Staaten angewendet werden.

#### Artikel 11

Die Vertragsparteien behalten sich die Möglichkeit vor, an die Stelle der ursprünglich bezeichneten eine andere nationale Luftverkehrsunternehmung oder andere nationale Luftverkehrsunternehmungen zu setzen, unter vorgängiger Benachrichtigung der anderen Vertragspartei. Alle Bestimmungen dieses Abkommens und seines Anhanges sind auf die neue bezeichnete Unternehmung oder auf die neuen bezeichneten Unternehmungen anwendbar.

#### Artikel 12

1. Wenn die eine oder die andere der Vertragsparteien es als wünschbar erachtet, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, kann sie eine Beratung mit der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Beratung kann zwischen den Luftfahrtbehörden, sei es mündlich oder schriftlich, stattfinden und soll binnen einer Frist von sechzig Tagen seit dem Empfang der Anzeige durch die andere Vertragspartei beginnen. Jede so vereinbarte Änderung tritt in Kraft, sobald sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden ist, unter Vorbehalt der Erfüllung der verfassungsmässigen Erfordernisse der betreffenden Staaten.

2. Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart und durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt werden.

#### Artikel 13

1. Um jede Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht durch direkte Verhandlungen geregelt werden kann, beizulegen, wird eine Meinungsverschiedenheit auf Ersuchen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Das Schiedsgericht wird so gebildet, dass jede Vertragspartei einen Schiedsrichter ernennt und diese, in gegenseitigem Einvernehmen, einen Staatsangehörigen eines dritten Staates zum Oberschiedsrichter ernennen, dessen Ernennung von den Vertragsparteien bestätigt werden muss. Die Schiedsrichter werden binnen dreissig Tagen und der Oberschiedsrichter binnen sechzig Tagen seit dem Tage ernannt, an dem eine der Vertragsparteien der anderen Vertragspartei ihren Wunsch angezeigt hat, die Meinungsverschiedenheit einem schiedsgerichtlichen Verfahren zu unterwerfen.

3. Haben die Ernennungen nicht binnen der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Frist stattgefunden, so kann jede der Vertragsparteien, andere Abmachung vorbehalten, den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Falls der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien besitzt oder aus anderen Gründen verhindert ist, wird sein amtierender Vertreter die entsprechenden Ernennungen vornehmen.

4. Das Schiedsgericht entscheidet mit der Mehrheit der Stimmen und stellt sein eigenes Reglement auf. Seine Entscheide sind für die beiden Vertragsparteien verbindlich. Das Schiedsgericht entscheidet über die Verteilung der durch das schiedsgerichtliche Verfahren entstandenen Kosten und Auslagen.

#### Artikel 14

Dieses Abkommen sowie alle Änderungen desselben sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu hinterlegen.

#### Artikel 15

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

#### Artikel 16

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

2. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien geben sich auf Verlangen periodische statistische Unterlagen oder andere ähnliche Angaben bekannt, die erforderlich sind, um den Umfang des auf den vereinbarten Linien beförderten Verkehrs zu beurteilen.

#### Artikel 17

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Wunsch anzeigen, dieses Abkommen aufzuheben. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation zu richten. Im Falle einer solchen Anzeige endet dieses Abkommen ein Jahr nach dem Zeitpunkt des Empfanges der Anzeige, es sei denn, die Vertragspartei, welche die Anzeige gemacht hat, ziehe diese vor dem Ablauf dieser Frist zurück. Erfolgt keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei, so gilt die Anzeige fünfzehn Tage nach dem Datum ihres Empfanges durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation als ihr zugekommen.

#### Artikel 18

Dieses Abkommen sowie der Anhang, der einen Teil davon bildet, werden vom Tage der Unterzeichnung an vorläufig angewendet; sie treten an dem Tage in Kraft, an dem sich die beiden Vertragsparteien gegenseitig die Erfüllung der ihnen eigenen verfassungsmässigen Erfordernisse durch einen Austausch diplomatischer Noten angezeigt haben.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen in doppelter Ausfertigung, in französischer und spanischer Sprache, wobei beide Wortlaute in gleicher Weise gültig sind, unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

So geschehen zu Panama, am 21. April 1964.

Für den Schweizerischen Bundesrat    Für die Regierung der Republik Panama

(gez.) **B. Turrettini**

**Bernard Turrettini**

(gez.) **Galileo Solis**

**Galileo Solis**

## **Anhang**

### **Linienpläne**

- I. Linien, welche die bezeichnete schweizerische Unternehmung oder die bezeichneten schweizerischen Unternehmungen betreiben können:
  1. Von der Schweiz über Punkte in Europa, Punkte im Atlantik, Punkte in Kanada, Punkte in den Antillen nach einem Punkt in Panama und Punkten darüber hinaus und umgekehrt;
  2. Von der Schweiz über Punkte in Europa, Punkte im Atlantik, Punkte in den Antillen, Punkte in Südamerika nach einem Punkt in Panama und nach Punkten darüber hinaus und umgekehrt.
- II. Linien, welche die bezeichnete panamaische oder die bezeichneten panamaischen Unternehmungen betreiben können:
  1. Von Panama über Punkte in den Antillen, Punkte in den Vereinigten Staaten von Amerika, Punkte im Atlantik, Punkte in Europa nach einem Punkt in der Schweiz und Punkten darüber hinaus und umgekehrt;
  2. Von Panama über Punkte in Südamerika, Punkte in den Antillen, Punkte im Atlantik, Punkte in Europa nach einem Punkt in der Schweiz und Punkten darüber hinaus und umgekehrt.

Die bezeichnete Unternehmung kann und die bezeichneten Unternehmungen können nach Belieben Zwischenhalte oder jenseits gelegene Halte auf den vereinbarten Strecken ausfallen lassen.

*Übersetzung aus dem französischen Originaltext*

## **Abkommen zwischen der Schweiz und Kongo-Brazzaville über den regelmässigen Luftverkehr**

Abgeschlossen in Brazzaville am 24. Oktober 1964

Zeitpunkt des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Kongo-Brazzaville, in der Erwägung, dass die Schweiz und Kongo-Brazzaville Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

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

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

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

### **Artikel 1**

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:

- a. der Ausdruck «Abkommen von Chicago» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» mit Bezug auf die Schweiz das Eidgenössische Luftamt und mit Bezug auf Kongo-Brazzaville das für die Zivilluftfahrt zuständige Ministerium oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, welche ermächtigt sein wird, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» eine Luftverkehrsunternehmung, welche eine der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.

### **Artikel 2**

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung von Luftverkehrslinien auf den

in den Linienplänen des Anhangs zu diesem Abkommen festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

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

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

### Artikel 3

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

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

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

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

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

#### Artikel 4

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

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

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

#### Artikel 5

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

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

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

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

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

- a. der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat;

- b. der Verkehrsnachfrage der durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;
- c. den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien angepasst ist.

#### Artikel 6

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

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

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

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

#### Artikel 7

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

## Artikel 8

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

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

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

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

## Artikel 9

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

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

## Artikel 10

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

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich im gegenseitigen Einvernehmen durch die bezeichneten Unternehmungen der

beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmungen haben soweit als möglich dieses Einvernehmen zu erreichen, indem sie das Tariffestsetzungsverfahren anwenden, das durch die internationale Organisation aufgestellt worden ist, die regelmässig diese Materie ordnet.

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

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

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

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

#### Artikel 11

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, der anderen Vertragspartei für die Einnahmenüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei bei der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Waren und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so gelangt dieses besondere Abkommen zur Anwendung.

#### Artikel 12

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

#### Artikel 13

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

#### Artikel 14

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit der anderen Vertragspartei irgendeine Änderung dieses Abkommens vorschlagen, die sie als wünschbar erachtet. Eine Beratung zwischen den Vertragsparteien über die vorgeschlagene Änderung muss innerhalb sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt der Einrichtung des Gesuches

durch eine der Vertragsparteien an, beginnen. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer eigenen verfassungsrechtlichen Vorschriften notifiziert haben.

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

#### Artikel 15

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

2. Zu diesem Zwecke bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter; und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, der Angehöriger eines dritten Staates zu sein hat, als Präsidenten. Hat nach Ablauf von zwei Monaten, von dem Tage an gerechnet, an dem die eine der Vertragsparteien einen Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder konnten sich im Laufe des der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgenden Monats die derart bezeichneten Schiedsrichter über die Wahl des Präsidenten nicht einigen, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

3. Das Schiedsgericht bestimmt sein Verfahren selbst.

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

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

#### Artikel 16

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

#### Artikel 17

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

#### Artikel 18

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Wunsch notifizieren, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Notifikation wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitgeteilt. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Empfang der Notifikation durch die andere

Vertragspartei wirksam, es sei denn, diese Kündigung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass die Notifikation ihr vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Mitteilung darüber von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation empfangen worden ist.

#### Artikel 19

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig angewendet; es tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer eigenen verfassungsrechtlichen Vorschriften notifiziert haben.

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

Geschehen zu Brazzaville am 24. Oktober 1964 in doppelter Urschrift in französischer Sprache.

Für den Schweizerischen  
Bundesrat:  
(gez.) **Tripet**  
**André Tripet**  
Schweizerischer Geschäftsträger a. i.

Für die Regierung der Republik  
Kongo-Brazzaville:  
(gez.) **Matsika**  
**A. Matsika**  
Minister, zuständig  
für die Zivilluftfahrt

## **Anhang**

### **Linienpläne**

#### **I**

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

Punkte in der Schweiz – Marseille oder Rom oder ein anderer, später zu vereinbarenden Punkt in Europa – Algier oder Tunis oder Tripoli – Kano oder Lagos – Duala oder ein anderer, später zu vereinbarenden Punkt in Afrika – Brazzaville und darüber hinaus nach später zu vereinbarenden Punkten im Süden oder Osten von Brazzaville, in beiden Richtungen.

#### **II**

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch die von Kongo-Brazzaville bezeichnete Unternehmung betrieben werden können:

Punkte in Kongo-Brazzaville – Duala oder Fort Lamy – Lagos – Kano – Algier oder Tunis oder Tripoli – Barcelona oder Rom oder Mailand – ein Punkt in der Schweiz – Paris oder Brüssel oder Frankfurt – Amsterdam, in beiden Richtungen.

Die bezeichnete Unternehmung jeder der Vertragsparteien ist berechtigt, ihre Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden zu lassen.

Alle oder mehrere Punkte auf den festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmungen bei allen Flügen oder bei einem Teil der Flüge ausgelassen werden.

*Übersetzung aus dem französischen und englischen Originaltext*

## **Abkommen zwischen der Schweiz und Malaysia über den regelmässigen Luftverkehr**

Abgeschlossen in Kuala Lumpur am 18. Dezember 1964

Zeitpunkt des Inkrafttretens :

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung von Malaysia,

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

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

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

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

### Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten :

- a. der Ausdruck «Abkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» mit Bezug auf die Schweiz das Eidgenössische Luftamt und mit Bezug auf Malaysia den Verkehrsminister oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, welche ermächtigt sein wird, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» eine Luftverkehrsunternehmung, welche eine der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.

## Artikel 2

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

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

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

## Artikel 3

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

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

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

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

5. Nach Empfang der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann die bezeichnete Unternehmung jederzeit den Betrieb der

vereinbarten Linien aufnehmen, vorausgesetzt, dass für die betreffenden Linien Tarife in Kraft sind, die in Übereinstimmung mit Artikel 10 dieses Abkommens aufgestellt worden sind.

#### Artikel 4

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

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

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

#### Artikel 5

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

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

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

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

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

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

#### Artikel 6

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

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

#### Artikel 7

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehalten Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

#### Artikel 8

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

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

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

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

#### Artikel 9

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

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

#### Artikel 10

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

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

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

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

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

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

#### Artikel 11

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, der anderen Vertragspartei für die Einnahmenüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei bei der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Waren und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum vorherrschenden amtlichen Tageskurs zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so gelangt dieses besondere Abkommen zur Anwendung.

#### Artikel 12

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

#### Artikel 13

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

#### Artikel 14

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

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

#### Artikel 15

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

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

3. Das Schiedsgericht bestimmt selbst das anzuwendende Verfahren.

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

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

#### Artikel 16

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

#### Artikel 17

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

#### Artikel 18

Jede Vertragspartei kann der anderen jederzeit anzeigen, dass sie dieses Abkommen zu beenden wünsche. Eine solche Kündigungsanzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitgeteilt. Nach einer solchen Kündigungsanzeige endet dieses Abkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt des Empfangs der Kündigungsanzeige durch die andere Vertragspartei, es sei denn, die Kündigungsanzeige werde im gegenseitigen Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Fehlt die Empfangsbestätigung der ande-

ren Vertragspartei, so wird angenommen, dass die Kündigungsanzeige ihr vierzehn Tage nach dem Empfang der Kündigungsanzeige bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zugekommen ist.

#### Artikel 19

Dieses Abkommen wird von seiner Unterzeichnung hinweg vorläufig angewendet; es tritt in Kraft, sobald sich die beiden Vertragsparteien gegenseitig die Erfüllung ihrer eigenen verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

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

So geschehen zu Kuala Lumpur am 18. Dezember 1964 in doppelter Ausfertigung in englischer und französischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) **Martin**

Für die Regierung von Malaysia:

(gez.) **Sardon Jubir**

## Anhang

### Linienplan I

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

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

## Linienplan II

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

Kolonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4
Abflugorte:	Zwischenorte:	Orte in der Schweiz:	Jenseitige Orte:
Punkte in Malaysia	Bangkok Colombo Rangun Punkte in Indien Karachi Bahrain Dhahran Koweit Abadan Teheran Bagdad Damaskus Beirut Istanbul Kairo Athen Rom	Zürich Genf	Amsterdam Frankfurt London New York

### Bemerkungen:

- I. Alle oder mehrere der Punkte auf den festgelegten Strecken in den Linienplänen I und II können nach Belieben der bezeichneten Luftverkehrsunternehmung auf allen Flügen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
- II. Die bezeichnete Luftverkehrsunternehmung der einen oder der anderen Vertragspartei ist berechtigt, ihre Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei endigen zu lassen.
- III. Auf den Strecken im Linienplan I kann kein Recht der fünften Freiheit ausgeübt werden zwischen Punkten in Malaysia und Madras, Colombo, Rangoon, Bangkok, Manila, Hongkong, Osaka,<sup>1</sup> Tokio, Djakarta, Perth, Darwin, Melbourne, Sydney und Wellington.
- IV. Auf den Strecken im Linienplan II kann kein Recht der fünften Freiheit ausgeübt werden zwischen Punkten in der Schweiz und Bangkok, Colombo, Amsterdam, Frankfurt, London und New York.