

Bundesblatt

106. Jahrgang

Bern, den 23. Dezember 1954

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

6750

Botschaft

des

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

(Vom 13. Dezember 1954)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Bis zum heutigen Tage ist es nicht gelungen, ein mehrseitiges Abkommen über den internationalen Linienverkehr mit Luftfahrzeugen zu treffen. Bis sich diese bedauerliche Lücke in der internationalen Rechtssetzung einmal schliessen wird, sind die einzelnen Staaten gezwungen, den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien unter sich durch besondere Abkommen zu regeln. Auch die Schweiz musste diesen Weg beschreiten, um aktiv an der internationalen Beförderung auf dem Luftwege teilzunehmen. Bis zum Oktober 1952 hatte unser Land mit 19 Staaten Luftverkehrsabkommen getroffen, welche durch die Bundesbeschlüsse vom 26. April 1951 (AS 1951, 573) und vom 16. Dezember 1952 (AS 1953, 1207) genehmigt worden sind.

In Fortsetzung dieser Politik, welche der Swissair den Weg bereiten soll, ihre Tätigkeit ausserhalb der Landesgrenzen gestützt auf eine möglichst feste Rechtsgrundlage auszuüben, sind von schweizerischer Seite mit andern Staaten Verhandlungen geführt worden mit dem Ziel, weitere Luftverkehrsabkommen abzuschliessen. Aus diesen Verhandlungen ergaben sich sechs neue Abkommen über den Linienverkehr zwischen der Schweiz und Israel, Jugoslawien, Libanon, Syrien, Iran und der Südafrikanischen Union. Gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung unterbreiten wir Ihnen diese Abkommen zur Genehmigung.

Die zweiseitigen Luftverkehrsabkommen beruhen auf dem am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (BS 13, 615; BBl 1946, III, 608), welchem die Schweiz beigetreten ist.



Das Abkommen von Chicago stellt in seinem Artikel 6 den Grundsatz auf, dass für den Betrieb jedes regelmässigen internationalen Luftverkehrs eine vorausgehende Bewilligung erforderlich ist.

In einem zweiseitigen Abkommen, welches die Rechte über die Errichtung internationaler Luftverkehrslinien festlegt, ist in der Regel eine derartige Bewilligung enthalten. Die Entwicklung des regelmässigen Luftverkehrs würde sehr stark gehemmt, wenn die Eröffnung und der Betrieb jeder einzelnen Linie Gegenstand eines besondern Genehmigungsverfahrens bilden müsste. Die Schweiz war daher immer bemüht, sich die notwendigen kommerziellen Rechte durch zweiseitige Abkommen zu sichern.

Auf Grund des Vertragsentwurfes, welchen die Konferenz von Chicago den Mitgliedstaaten für den Abschluss zweiseitiger Abkommen empfohlen hatte, wurde ein schweizerischer Vertragsentwurf aufgestellt, der üblicherweise als Grundlage für die Verhandlungen mit dritten Staaten dient. Diesem schweizerischen Vertragsentwurf sind seither gewisse neue Bestimmungen eingefügt worden, insbesondere seit der Unterzeichnung des britisch-amerikanischen Luftverkehrsabkommens vom 11. Februar 1946 von Bermuda. Unser Vertragsentwurf regelt folgende Grundsätze:

1. Er legt fest, dass sich die Vertragsstaaten die im Anhang zum Abkommen aufgeführten Rechte zur Errichtung von Linien einräumen. Ferner wird bestimmt, welche Luftverkehrsunternehmen ermächtigt sein sollen, die vereinbarten Linien zu betreiben, die nach Wahl jedes Vertragsstaates eröffnet werden.

2. Er regelt die gegenseitige Verpflichtung, unter gewissen Bedingungen der vom andern Staat bezeichneten Unternehmung die notwendige Betriebsbewilligung zu erteilen.

3. Er umschreibt die dem oben genannten Abkommen von Bermuda entnommenen sogenannten Bermudaklauseln und gibt die üblichen Bestimmungen über die Beschränkung des Verkehrsangebotes der Unternehmungen der beiden beteiligten Staaten wieder. Daraus ergibt sich eine Ordnung enger Zusammenarbeit zwischen den Unternehmungen des Linienverkehrs. Grundlegend sind die Verkehrsbedürfnisse; sie bestimmen das Beförderungsangebot, das heisst die Anzahl und die Grösse der einzusetzenden Luftfahrzeuge, die Flugpläne und die Voraussetzungen zur Beförderung von Waren. Was auf internationalem Plan sich nicht erreichen liess, wird auf diese Weise nun zwischen den einzelnen Staaten verwirklicht und die Konkurrenz weitgehend durch die Zusammenarbeit ersetzt.

Der Vertragsentwurf enthält ferner eine Bestimmung, welche die Schwierigkeiten beseitigen soll, die den Luftverkehrsunternehmen bei der Überweisung ihrer Einnahmen aus dem Flugscheinverkauf in den Heimatstaat durch die Devisenbestimmungen der Vertragsstaaten oftmals entstehen.

4. Er regelt die Grundsätze über die Festsetzung der Tarife. Ihre Höhe soll vernünftig sein und einem wirtschaftlichen Betrieb, einem normalen Gewinn

und den besondern Merkmalen einer jeden Linie, wie z. B. Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, Rechnung tragen. Bei der Festlegung der Ansätze soll ausserdem das Tarif-Festsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) berücksichtigt werden. Dieser Verband umfasst gegenwärtig 69 Lufttransportunternehmungen der ganzen Welt. Er kennt die Betriebsregeln einer grossen Zahl von Linien und ist daher besser als irgend jemand anders in der Lage, nützliche Auskünfte über die Gestaltung von Flug- und Luftfrachttarifen zu geben. Dessenungeachtet unterliegen die zwischen den Unternehmungen festgesetzten Tarife der Genehmigung durch die zuständigen Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten. Wenn die Unternehmungen sich nicht einigen können, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden, zu einer befriedigenden Regelung der Tarife zu gelangen. In letzter Linie kann das vom Abkommen von Chicago vorgesehene Schiedsgerichtsverfahren der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation angerufen werden.

5. Er regelt die von den Vertragsstaaten geforderten Gebühren, die Zollabgaben sowie die Befreiung von diesen Abgaben. Der internationale Luftverkehr verlangt auf diesem Gebiet weitgehende Erleichterungen und die Abschaffung nicht unbedingt notwendiger Abgaben.

6. Er ordnet die gegenseitige Anerkennung der Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise.

7. Er behält die Gültigkeit der nationalen Luftverkehrsregeln sowie der Vorschriften über Ein- und Ausreise, Grenzkontrolle, Abfertigung der Fluggäste und Zollkontrolle vor.

8. Er enthält Bestimmungen, wonach sich die Vertragsstaaten vorbehalten, die wirtschaftliche Lage der am Betrieb beteiligten Unternehmungen zu überprüfen. Als Mindestforderung müssen die Vertragsstaaten aus verständlichen Gründen verlangen, dass diese Unternehmungen sich in Händen von Staatsangehörigen des andern Vertragsstaates befinden. Sie behalten sich ausserdem vor, die Betriebsbewilligung zu überprüfen, wenn sich die bezeichneten Unternehmungen den Bestimmungen über die Luftverkehrsregeln und den Vorschriften über Ein- und Ausreise der Fluggäste, Besatzungen und Waren nicht unterziehen.

9. Er legt das bei Meinungsverschiedenheiten einzuschlagende Verfahren fest. Die Vertragsstaaten vereinbaren, jede solche Meinungsverschiedenheit über die Auslegung und Anwendung des Abkommens und seines Anhangs, einem Schiedsgericht zu unterbreiten, soweit diese Meinungsverschiedenheit nicht durch direkte Verhandlungen beseitigt werden kann. Die Meinungsverschiedenheit wird einem gemeinsam bezeichneten Schiedsgericht oder, wenn eine Einigung über dessen Bestellung nicht möglich ist, einem von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als zuständig bezeichneten Gericht unterbreitet.

10. Er sieht vor, dass die Vertragsstaaten das Abkommen sowie die sich darauf beziehenden Verträge bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu hinterlegen haben.

11. Er enthält eine Klausel, welche ermöglicht, das Abkommen schon vom Tage der Unterzeichnung an provisorisch anzuwenden. Indessen kann das Abkommen erst am Tage, wo seine Ratifikation durch einen Notenaustausch gegenseitig angezeigt worden ist, endgültig in Kraft treten.

Eine weitere Bestimmung verpflichtet die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten, sich in gewissen Zeitabständen zu beraten, um sich über die richtige Anwendung des Abkommens zu vergewissern und gegenseitig statistische Auskünfte auszutauschen.

Wie wir bereits hervorgehoben haben, führten die Anstrengungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zum Abschluss eines mehrseitigen internationalen Luftverkehrsabkommens bisher zu keinem Ergebnis. Indessen ist es nicht ausgeschlossen, dass man eines Tages dazu gelangen wird, diese Lücke in den internationalen Regelungen zu schliessen. Deshalb erstreben die Luftverkehrsabkommen, auch wenn sie in die Form zweiseitiger Verträge gekleidet sind, eine universelle Regelung. Diesen Gedanken bringt der Entwurf zum Ausdruck, wenn er vorsieht, dass das Abkommen mit einem später allfällig abzuschliessenden mehrseitigen Abkommen in Einklang zu bringen sei.

Ferner wird vorgesehen, dass die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten übereinkommen können, den Anhang des Abkommens, insbesondere die in den Tabellen erwähnten Luftverkehrslinien, abzuändern.

Schliesslich wird bestimmt, dass das Abkommen jederzeit mit einer Frist von einem Jahr gekündigt werden kann.

Der Anhang des Abkommens enthält eine Umschreibung der Rechte, welche sich die Staaten gegenseitig zuerkennen, nämlich das Recht zur Überfliegung ohne Landung, das Recht, zu nichtkommerziellen Zwecken zu landen, und das Recht, mit gewissen Einschränkungen Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen. In zwei Tabellen werden die internationalen Luftverkehrslinien näher umschrieben, welche durch die Luftverkehrsunternehmungen der Vertragsstaaten betrieben werden können.

Nun bleibt allerdings der Vertragsentwurf, welcher den schweizerischen Vertretern als Beratungsunterlage dient, bei den Verhandlungen mit den andern Staaten in der Regel nicht unverändert. Es ist nicht immer möglich, erhebliche Änderungen in der Form und auch gewisse Abweichungen materieller Art zu vermeiden. Nach einem kurzen Rückblick auf den Verlauf der einzelnen Vertragsverhandlungen können wir uns in der Folge darauf beschränken, die Abweichungen, welche diese Luftverkehrsabkommen im Vergleich zum Inhalt des schweizerischen Vertragsentwurfes enthalten, darzulegen und näher zu begründen.

a. Das Luftverkehrsabkommen mit Israel

Im Jahre 1950 äusserte das israelische Aussenministerium den Wunsch, dass der Luftverkehr zwischen der Schweiz und Israel auf der Grundlage eines Abkommens geregelt werde und dass zu diesem Zweck Verhandlungen aufgenommen werden möchten. Dieser Anregung wurde von schweizerischer Seite ent-

sprochen. Durch das ehemalige Schweizerische Generalkonsulat in Tel Aviv wurden auf der Grundlage unseres Vertragsentwurfes Verhandlungen eingeleitet. Während die Beratungen über den Abschluss des Abkommens normal zu verlaufen schienen, tauchten unvermutet Schwierigkeiten auf mit der Überweisung von Beträgen, welche die ausländischen Luftverkehrsunternehmen aus dem Flugscheinverkauf in Israel vereinnahmt hatten. Alle Bemühungen, den Fortgang der Verhandlungen zu beschleunigen, wurden durch die gegebenen Umstände vereitelt, und man wurde bald gewahr, dass die Frage der in Israel blockierten Guthaben unserer nationalen Luftverkehrsunternehmung schwieriger zu lösen sei, als zuerst vermutet wurde. Aber es war zum vornherein klar, dass ein Luftverkehrsabkommen mit Israel von der Schweiz nicht geschlossen werden konnte, solange der schweizerischen Luftverkehrsunternehmung nicht die Möglichkeit gegeben war, die in Israel vereinnahmten Beträge so weitgehend als irgend möglich zu transferieren. Um dieses schwierige Problem zu lösen, begab sich im Mai 1952 eine schweizerische Delegation nach Tel Aviv. Die Verhandlungen führten schliesslich zu einem befriedigenden Ergebnis. In der Folge wurde am 19. November 1952 in Hakiryä ein Abkommen unterzeichnet und dessen Ratifikation vorbehalten.

Das schweizerisch-israelische Abkommen stimmt in der aus den Verhandlungen hervorgegangenen Fassung grundsätzlich mit den durch die eidgenössischen Räte bereits früher genehmigten Abkommen überein. Gegenüber unserem Vertragsentwurf enthält es indessen einige Abweichungen.

Von den israelischen Behörden wurde die Beschränkung der Gültigkeit des Abkommens auf Friedenszeiten nicht angenommen, da rechtlich zwischen Israel und den arabischen Staaten kein Friedenszustand besteht.

Im Artikel 2 wurde einem Begehren der israelischen Behörden entsprochen, die Bestimmungen über die Bezeichnung der den Luftverkehr betreibenden Unternehmungen, die Betriebsbewilligung und die Eröffnung des Linienverkehrs hier zu vereinigen. Unter diesen Umständen konnte Artikel 8 vereinfacht und der Vorbehalt, welchen die Schweiz üblicherweise macht, fallengelassen werden.

Im Artikel 3 wurde Buchstabe *c* in dem Sinn ergänzt, dass das Verkehrsangebot nicht nur durch die tatsächliche, sondern auch durch die voraussichtliche Verkehrsnachfrage bestimmt wird.

Wie in andern in jüngerer Zeit getroffenen Abkommen, beispielsweise in demjenigen mit Grossbritannien, gehen die Bestimmungen über die Festsetzung der Tarife mehr in die Einzelheiten, als es unser Vertragsentwurf vorsieht.

Die allfällige Verweigerung der Betriebsbewilligung ist schon in Artikel 2, Buchstabe *d*, geregelt, so dass in Artikel 8 nur noch der Fall des Rückzugs dieser Bewilligung zu behandeln blieb. Der Rückzug kann gelegentlich eine zu strenge Massnahme darstellen. Die Bestimmung wurde daher in dem Sinne etwas gemildert, dass auch die Möglichkeit vorgesehen wird, einer Unternehmung die für eine Fortführung des Betriebes notwendigen Bedingungen aufzuerlegen, wenn ihre Tätigkeit zur Kritik Anlass gibt.

Das Abkommen sieht sodann ein Dreierschiedsgericht vor, während unser Vertragsentwurf hierfür jedes Gericht, welches im Schosse der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation geschaffen wird, und auch den Rat dieser Organisation als zuständig anerkennt. Es ist hier darauf hinzuweisen, dass das erwähnte Gericht noch gar nicht besteht. Die im Abkommen gewählte Lösung ist jedenfalls nicht weniger zweckmässig als diejenige des Vertragsentwurfes, und sie entspricht im übrigen der mit Spanien vereinbarten Regelung (AS 1952, 142).

Das Verfahren und die Folgen eines Schiedsspruches sind etwas einlässlicher geregelt als im Vertragsentwurf. Ähnliche Bestimmungen finden sich in unserem Abkommen mit Grossbritannien (AS 1953, 1229).

Der Artikel 11 enthält einen neuen Absatz *b*, wonach vor schwerwiegenden Massnahmen, wie Verweigerung oder Rückzug der Betriebsbewilligung, zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Staaten Besprechungen stattfinden müssen. Da dies praktisch ohnehin geschehen würde, entsteht aus dieser Lösung keinerlei Nachteil.

Nach dem Wortlaut des Artikels 12 ist das Abkommen vom Tage seiner Unterzeichnung während sechs Monaten anwendbar. Daraufhin kann es mit einer Kündigungsfrist von sechs Monaten jederzeit gekündigt werden. Überdies ist eine Kündigungsfrist von gleicher Dauer vorgesehen für den Fall, dass der Austausch der Ratifikationsurkunden nicht innert der sechs auf die Unterzeichnung des Abkommens folgenden Monate stattgefunden hat.

Der Artikel 13 schliesslich enthält die Begriffsumschreibung gewisser im Abkommen verwendeter Ausdrücke. Ähnliche Definitionen finden sich bereits in mehreren unserer Abkommen, so insbesondere in denjenigen mit Brasilien, Grossbritannien und Indien.

Die gegenseitig eingeräumten Verkehrsrechte sind wie üblich im Anhang niedergelegt, welcher ebenfalls die Tabellen der Linien enthält, die von den Luftverkehrsunternehmungen beider Staaten betrieben werden können.

b. Das Luftverkehrsabkommen mit Jugoslawien

Im Frühling 1947 wurde die Schweizerische Gesandtschaft in Belgrad beauftragt, mit den zuständigen jugoslawischen Behörden über den Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit diesem Staate Verhandlungen aufzunehmen. Die jugoslawische Regierung machte jedoch die Unterzeichnung eines solchen Abkommens mit der Schweiz davon abhängig, dass entweder dauernd ein Überfliegen des österreichischen Gebietes mit einer Luftverkehrslinie gestattet oder aber der Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit Italien gelingen werde.

Der regelmässige Luftverkehr zwischen Zürich und Belgrad wurde durch die Swissair am 9. Juli 1949 und durch die jugoslawische Luftverkehrsunternehmung Jugoslovenski Aerotransport JAT am 24. August 1949 aufgenommen.

Im Januar 1950 wurde in Bern zwischen einer schweizerischen und einer jugoslawischen Delegation über den Entwurf eines schweizerisch-jugoslawischen

Abkommens betreffend den Linienverkehr verhandelt. Dabei war es aber nicht möglich, sich über gewisse Punkte, insbesondere über die Verlängerungen der Linien über Zürich und Belgrad hinaus, zu verständigen. Spätere Verhandlungen zwischen der Schweizerischen Gesandtschaft und den zuständigen Behörden in Belgrad führten indessen zu einer Einigung. Das Abkommen wurde unter Ratifikationsvorbehalt am 28. Mai 1953 in Belgrad unterzeichnet.

Das Abkommen zwischen der Schweiz und der Jugoslawischen Föderativen Volksrepublik gibt im allgemeinen die üblichen Bestimmungen unserer Luftverkehrsabkommen wieder. Die Bestimmungen der Artikel 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 13, 14 und 15 sind dieselben oder ähnlich denjenigen des schweizerischen Vertragsentwurfes. Dagegen beruht Artikel 3 nicht auf den Bermudaklauseln, da ja das Abkommen nur die Luftverkehrsbeziehungen zwischen den beiden beteiligten Staaten regelt. Die Artikel 9 und 10 setzen gewisse Regeln über in Not befindliche Luftfahrzeuge und Unfalluntersuchungen fest und enthalten Bestimmungen über die Bordpapiere. Diese Regeln beruhen auf den Bestimmungen der Artikel 25, 26 und 29 des Abkommens von Chicago, welchem Jugoslawien inzwischen ebenfalls beigetreten ist. Der Artikel 12 enthält besondere Bestimmungen über das schiedsgerichtliche Verfahren und weicht in diesem Punkte von dem ab, was man im allgemeinen in unsern Abkommen findet. Jugoslawien war 1953 dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt noch nicht beigetreten und konnte sich daher nicht der Rechtsprechung eines durch dieses internationale Abkommen geschaffenen Organs unterwerfen. Die Klausel, um die es sich hier handelt, stellt somit eine Kompromisslösung dar. Schliesslich enthält Artikel 15 den üblichen Ratifikationsvorbehalt, setzt jedoch die Kündigungsfrist auf sechs Monate fest. Was den Anhang anbelangt, so zählt er wie üblich die vereinbarten Linien auf und umschreibt die gegenseitig einzuräumenden Verkehrsrechte.

c. Das Luftverkehrsabkommen mit Libanon

Im Frühling des Jahres 1949 wurde die Schweizerische Gesandtschaft in Beirut beauftragt, mit den zuständigen Behörden verschiedener Staaten des Nahen Ostens eine staatsvertragliche Regelung des Luftverkehrs nach diesen Staaten einzuleiten. Die von der Swissair 1949 durchgeführten Versuchs- und Sonderflüge riefen insbesondere nach dem Wunsche, Beirut in das künftige schweizerische Liniennetz einzubeziehen. Aus diesem Grunde wurde den libanesischen Behörden der Abschluss eines Abkommens über den Linienverkehr zwischen der Schweiz und Libanon angeregt. Die erforderlichen Verhandlungen wurden nach den Weisungen der beteiligten Departemente durch die Schweizerische Gesandtschaft in Beirut geführt. Nach recht langwierigen Verhandlungen erfolgte über alle den gegenseitigen Luftverkehr berührenden Fragen eine Verständigung, die zum Abschluss eines Abkommens führte.

Was den Inhalt anbetrifft, entspricht dieses Abkommen im wesentlichen dem schweizerischen Vertragsentwurf. Hinsichtlich der Form war es notwendig,

gewissen libanesischen Vorschlägen Rechnung zu tragen, welche alle annehmbar waren und von den bisher befolgten Grundsätzen nicht abwichen. Nachdem die libanesischen Behörden das Fehlen einer entsprechenden nationalen Rechtsgrundlage geltend machten, war es leider nicht möglich, im Abkommen die üblichen Bestimmungen über die Regelung des Verkehrsangebotes der Unternehmungen der beiden Staaten aufzunehmen. Diese Lücke erscheint indessen im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht sehr schwerwiegend, solange keine libanesische Unternehmung eine regelmässige Luftverkehrslinie nach der Schweiz betreibt. Sollte das jedoch einmal der Fall sein, so müssten, wenn nötig, neue Verhandlungen geführt werden, um auch die mit dem Verkehrsangebot zusammenhängenden Fragen zu regeln.

Das Luftverkehrsabkommen mit Libanon wurde mit dem üblichen Ratifikationsvorbehalt am 3. März 1954 in Beirut unterzeichnet.

Die libanesischen Behörden widersetzten sich, Ägypten in der Linientabelle des Anhangs des Abkommens zu erwähnen. Die Direktion der Zivilluftfahrt Libanons erklärte sich immerhin damit einverstanden, unter gewissen Bedingungen eine vorläufige Bewilligung zu erteilen, welche es der Swissair ermöglicht, eine Linie über Beirut nach Ägypten zu betreiben. Die libanesischen Behörden gaben in der Folge dem Wunsche Ausdruck, diese Bewilligung durch einen Notenwechsel gutzuheissen und ihm zu einem integrierenden Bestandteil des Abkommens zu erklären.

Dieser Notenaustausch fand am 27. März 1954 statt. Es handelt sich dabei rechtlich um eine durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten im Sinne von Artikel 10 des Abkommens vorgenommene Änderung des Anhangs. Diese Änderung konnte erst nach ihrer Bestätigung durch einen Austausch diplomatischer Noten in Kraft treten. Mit der getroffenen Lösung übernimmt die Schweiz keine neuen Verpflichtungen.

d. Das Luftverkehrsabkommen mit Syrien

Zu einer späteren Verlängerung der schweizerischen Luftverkehrslinie nach dem Nahen Osten über Beirut hinaus war es unumgänglich, auch mit Syrien in Verhandlungen zu treten und sich die erforderlichen Lande- und Durchgangsrechte in diesem Staate zu sichern.

Ohne unsern Vertragsentwurf als Verhandlungsgrundlage gänzlich abzulehnen, gaben die syrischen Behörden immerhin anderen Fassungen den Vorzug, so beispielsweise dem syrisch-holländischen Abkommen oder unserem Abkommen mit Ägypten. Die Verhandlungen begannen in der Folge auf der Grundlage eines Vertragsentwurfes, welcher auf dem syrisch-holländischen Abkommen beruhte, jedoch den schweizerischen Abänderungsvorschlägen Rechnung trug. Die syrischen Behörden entsprachen fast durchwegs unsern Wünschen, so dass die Verhandlungen schliesslich ein befriedigendes Ergebnis zeitigten.

Das Abkommen, für dessen Abschluss der schweizerische Gesandte in Syrien die Verhandlungen führte, weicht in seinem materiellen Inhalt nur in einigen Punkten von den Abkommen ab, welche die Schweiz bisher getroffen hat.

Obwohl die Begriffsumschreibung der Luftverkehrslinie, wie sie im Artikel 96 des Abkommens von Chicago enthalten ist, über die Merkmale der Regelmässigkeit und des zivilen Betriebs keinen Zweifel offen lässt, verlangten die syrischen Behörden, dass der Titel des Abkommens durch Beifügung der Wörter «regelmässigen zivilen» ergänzt werde.

Es hätte keinerlei Nachteil bedeutet, den Wortlaut der Einleitung des Abkommens etwas zu vereinfachen. Allein die syrischen Behörden gaben dem Wunsche Ausdruck, dass für die Einleitung die im Abkommen jetzt enthaltene Fassung gewählt werde. Ein entsprechender Wortlaut findet sich übrigens auch in unserem Luftverkehrsabkommen mit Grossbritannien (AS 1951, 575).

Während Artikel 3 darauf abzielt, jede Ausnahmebehandlung zugunsten der Vertragsstaaten oder ihrer Unternehmungen und jede Ausschliessung und Benachteiligung der Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten zu verhindern, räumt Artikel 4 jedem Vertragsstaat das Recht ein, den Inlandverkehr zu untersagen. Diese Bestimmungen entsprechen dem Artikel 7 des Abkommens von Chicago.

In seinem Artikel 5 gibt das Abkommen die sogenannten Bermudaklauseln wieder, welche ermöglichen, das Beförderungsangebot der Verkehrsnachfrage anzupassen.

Abweichende Bestimmungen über die Änderung des Abkommens sind in Artikel 13 enthalten. Sie stellen jedoch eine annehmbare Kompromisslösung dar. Ebenso verhält es sich mit Artikel 14, welcher das Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten regelt. Wir hätten eine einfachere Fassung vorgezogen, aber schliesslich einigte man sich auf den vorliegenden Wortlaut des Artikels 14.

Im Gegensatz zu den meisten unserer Abkommen, welche mit dem Tag der Unterzeichnung anwendbar sind, kann das Abkommen mit Syrien erst angewandt werden am Tage, wo die Ratifikation gegenseitig durch einen Austausch diplomatischer Noten angezeigt wird.

Das Abkommen wurde mit dem üblichen Ratifikationsvorbehalt am 26. Mai 1954 in Damaskus unterzeichnet.

e. Das Luftverkehrsabkommen mit Iran

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des schweizerischen Netzes regelmässiger Luftverkehrslinien nach dem Osten wurde auch die Schweizerische Gesandtschaft in Teheran beauftragt, mit dem iranischen Aussenministerium im Hinblick auf eine spätere staatsvertragliche Regelung der Luftverkehrsverbindungen zwischen der Schweiz und Iran Fühlung zu nehmen. Anfangs 1949 wurden die erforderlichen Verhandlungen eingeleitet.

Nach mehrmaligem Austausch gegenseitiger Vorschläge mussten die Besprechungen durch die innenpolitischen Verhältnisse in Iran längere Zeit unter-

brochen werden. Erst im September 1952 war es möglich, die Verhandlungen wieder aufzunehmen, die schliesslich 1953 mit der Annahme eines Abkommens zum Abschluss gebracht werden konnten.

Auf Wunsch der iranischen Behörden wurde den Verhandlungen ein iranischer Entwurf zugrunde gelegt, dem Iran schon in verschiedenen, mit dritten Staaten abgeschlossenen Abkommen gefolgt war. Daraus erklärt sich, dass das Abkommen zwar die üblichen Bestimmungen unserer Abkommen, aber in anderer Reihenfolge und in einer etwas abweichenden Fassung enthält.

Im Titel wünschten die iranischen Behörden eine Erweiterung, welche zum Ausdruck bringt, dass nicht nur die Luftverkehrslinien zwischen den beiden Staaten, sondern auch die darüber hinausführenden Linien erfasst werden. Damit sollte beispielsweise ermöglicht werden, eine schweizerische Linie von Teheran nach Karachi zu verlängern, ohne dabei Schwierigkeiten zu begegnen, während, wenn diese Erweiterung über Iran hinaus nicht vorgesehen wäre, für diese schweizerische Linie ein Recht zur Beförderung von Fluggästen oder Fracht mit Bestimmung nach Pakistan keineswegs gesichert erschiene. Die iranische Regierung wünschte ferner ausdrücklich festzustellen, dass dieses Abkommen lediglich gewerbsmässige Luftverkehrslinien betreffe.

In Abweichung von unsern üblichen Abkommen enthält Artikel 1 des Abkommens mit Iran eine Reihe von Begriffsumschreibungen. Darin wird der genaue Sinn gewisser im Abkommen verwendeter Ausdrücke näher bestimmt. Es handelt sich hier lediglich um eine einfache Änderung der Form.

Artikel 2, Buchstabe *a*, umschreibt genau die Verkehrsrechte, welche gegenseitig zu gewähren sind. Diese Verkehrsrechte sind üblicherweise im Anhang zu unsern Abkommen enthalten, wo sie den Linientabellen vorangestellt sind. Die Bestimmung des Buchstabens *b* behält für die Überfliegung gewisser Zonen aus Gründen militärischer Notwendigkeit die Genehmigung der Militärbehörden vor. Ähnliche Bestimmungen finden sich schon in unsern Abkommen mit Libanon und Syrien.

Der Artikel 5 hat zum Ziel, jede Ausnahmebehandlung zugunsten der Vertragsstaaten oder ihrer Unternehmungen und jede Ausschliessung und Benachteiligung der Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten zu verhindern.

Der Artikel 6 enthält den Grundsatz des Kabotageverbotes und räumt so jedem Vertragsstaat nach den Bestimmungen des Abkommens von Chicago das Recht ein, einer Unternehmung des andern Vertragsstaates die Bewilligung für Inlandbeförderungen zu verweigern.

Das Abkommen mit Iran beruht auf den sogenannten Bermudaklauseln und gibt ferner in Artikel 7, Buchstaben *b*, *c*, und *d*, die üblichen Bestimmungen unserer Abkommen über die Beschränkung des Verkehrsangebotes der Unternehmungen beider Staaten wieder.

In seiner Eigenschaft als Mitgliedstaat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ist Iran gleich wie die Schweiz durch alle Bestimmungen des Abkommens von Chicago gebunden. Es ist daher unnötig, diese Bestimmungen zu wiederholen. Der Artikel 9 beschränkt sich darauf, zu erwähnen, dass die

allgemeinen Regeln des Abkommens von Chicago mit ihren gegenseitigen Verpflichtungen anwendbar seien: Bestimmungen über verbotene Zonen, Einreise und Ausreise von Fluggästen und Besatzungen, Einfuhr und Ausfuhr von Waren, gesundheitspolizeiliche Massnahmen, Flughafengebühren und ähnliche Abgaben, Zollbefreiung, Bordpapiere, Lufttüchtigkeitszeugnisse, Ausweise der Besatzung, Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen und Beschränkungen der Ladung (Kriegsmunition, Kriegsmaterial).

Der Artikel 11 enthält Bestimmungen über die Änderung des Abkommens. Unter gewissen Voraussetzungen sind Änderungen und Anpassungen an neue Verhältnisse immer möglich. Indessen wird jede Änderung der in den Linientabellen des Anhangs erwähnten Luftverkehrslinien, die sich nur auf die Linienführung ausserhalb der Vertragsstaaten bezieht, nicht als eine Änderung des Abkommens betrachtet. Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsstaates können daher einseitig eine solche Änderung vornehmen unter dem Vorbehalt, dass diese Änderung den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates ohne Verzug angezeigt werde.

Die meisten unserer Abkommen enthalten eine Bestimmung, welche ihre Anwendung mit dem Tag der Unterzeichnung erlaubt. Nachdem die iranischen Behörden darin ein verfassungsrechtliches Hindernis erblickten, konnte nicht darauf beharrt werden, dass das Abkommen vor seiner Ratifikation Anwendung finden solle, auch nicht mit gewissen Vorbehalten. Das Abkommen mit Iran kann daher nach Artikel 16 erst angewendet werden nach seinem Inkrafttreten, d. h. am Tage, wo die Ratifikation gegenseitig durch einen Austausch diplomatischer Noten angezeigt wird.

Der Anhang enthält schliesslich die Linientabellen, wie sie von schweizerischer und iranischer Seite vorgeschlagen und angenommen wurden.

Das Abkommen zwischen der Schweiz und Iran wurde mit Ratifikationsvorbehalt am 26. Mai 1954 in Teheran unterzeichnet.

f. Das Luftverkehrsabkommen mit der Südafrikanischen Union

Die Aufnahme von Verhandlungen zur staatsvertraglichen Regelung des Luftverkehrs nach Südafrika erwies sich seit 1948 als nötig, einmal um die Schwierigkeiten zu beseitigen, welchen die Swissair bei ihren seit 1947 nach Südafrika durchgeführten Sonderflügen begegnet war, und andererseits namentlich auch, um unserer nationalen Luftverkehrsunternehmung für die Zukunft die erforderlichen Verkehrsrechte zu sichern. Auf schweizerischer Seite bestand die Auffassung, dass die Errichtung einer regelmässigen Luftverkehrsverbindung zwischen der Schweiz und Johannesburg einem wirtschaftlichen Bedürfnis entspreche und dass sie geeignet sei, die gegenseitigen Wirtschaftsbeziehungen günstig zu beeinflussen.

Trotz aller Anstrengungen des ehemaligen Schweizerischen Generalkonsulates in Johannesburg führten unsere Bemühungen von 1948–1950 bei den südafrikanischen Behörden nicht zum gewünschten Erfolg. Die genannten Be-

hörden widersetzten sich aus protektionistischen Gründen sowohl der Eröffnung eines Linienverkehrs der Swissair nach dem Gebiet der Südafrikanischen Union als auch dem Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der Schweiz.

Nach neuen Schritten der Schweizerischen Gesandtschaft in Pretoria liessen die südafrikanischen Behörden indessen im Frühling 1953 wissen, dass sie nunmehr geneigt wären, mit schweizerischen Vertretern über den allfälligen Abschluss eines Luftverkehrsabkommens zu verhandeln. Am 16. Juli 1953 fand in Bern mit einer Delegation der Südafrikanischen Union eine erste Begegnung statt. Diese Verhandlungen wurden auf schriftlichem Wege und am 27. und 28. Juli 1954 in Bern mündlich fortgesetzt und führten schliesslich zu einem Vertragsentwurf, der am 28. Juli 1954 paraphiert wurde. Die Unterzeichnung des Abkommens fand am 26. August 1954 in Bern statt.

Im Gegensatz zu unsern übrigen Luftverkehrsabkommen enthält dieses Abkommen keine Einleitung. Dieser Besonderheit kommt keinerlei materielle Bedeutung zu.

Der Artikel 1 enthält gewisse Begriffsumschreibungen, die einer richtigen Auslegung des Abkommens dienen sollen.

Abgesehen von einer allgemeinen Gegenrechtsbestimmung betrifft der Artikel 2 nur den Betrieb eines Linienverkehrs nach Südafrika durch eine bezeichnete schweizerische Unternehmung. Die Südafrikanische Union behielt sich lediglich vor, später gleiche Rechte geltend zu machen, ohne sich indessen im jetzigen Zeitpunkt auf eine bestimmte Linie festzulegen. Obwohl diese Bestimmung in formeller Hinsicht ungewöhnlich ist, erscheint sie deshalb nicht weniger annehmbar.

Der Artikel 4 umschreibt die internationalen Luftverkehrslinien, welche die bezeichnete schweizerische Unternehmung wahlweise entweder längs der afrikanischen Ost- oder Westküste betreiben kann.

Der Artikel 6 zählt die zu erteilenden Verkehrsrechte und die besondern Voraussetzungen zu ihrer Ausübung auf.

Die Artikel 7, 8 und 9 enthalten gewisse einschränkende Bestimmungen über die Häufigkeit der Flüge, das Verkehrsangebot und die zulässige Propaganda.

Der Artikel 10 regelt in allgemeiner Form den Grundsatz der gleichen Behandlung der Luftverkehrsunternehmungen (Flughafengebühren, Zollbefreiung auf Brenn- und Schmierstoffen sowie auf Ersatzteilen).

Der Artikel 13 räumt der Südafrikanischen Union das Recht ein, unter gewissen Voraussetzungen den in Anwendung des Abkommens durch die bezeichnete Unternehmung betriebenen Linienverkehr vorübergehend zu unterbrechen.

In Artikel 14 schliesslich wird der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens festgesetzt und bestimmt, dass das Abkommen jederzeit mit einer Frist von sechs Monaten gekündigt werden könne.

Die Unterzeichnung wurde auf schweizerischer Seite mit dem üblichen Ratifikationsvorbehalt vorgenommen.

Wenn auch die Form des mit der Südafrikanischen Union getroffenen Abkommens von unsern übrigen Abkommen abweicht, so enthält es anderseits keine neuen materiellen Bestimmungen von etwelcher Bedeutung. Das Interesse der Schweiz am Abschluss dieses Abkommens ist offenkündig. Es gewährt praktisch nur Rechte zum Vorteil unserer nationalen Luftverkehrsunternehmung.

Der Wortlaut der Abkommen, welche Gegenstand dieser Botschaft bilden, stimmt nach seinem materiellen Inhalt und teilweise auch nach der Form mit den Abkommen überein, welche die Schweiz seit Jahren über den gewerbmässigen Luftverkehr getroffen hat und welchen die eidgenössischen Räte zugestimmt haben.

Alle Abkommen, welche wir Ihnen zur Genehmigung vorschlagen, sind internationale Staatsverträge von unbestimmter Dauer. Sie können jederzeit auf sechs Monate (Israel, Jugoslawien, Südafrikanische Union) oder auf ein Jahr (Libanon, Syrien, Iran) gekündigt werden. Der Bundesbeschluss, dessen Entwurf wir Ihnen in der Beilage unterbreiten, ist daher dem Referendum nicht unterstellt.

Die vorstehend genannten Luftverkehrsabkommen wurden durch die Eidgenössische Luftfahrtkommission geprüft; sie gaben ihr zu keinen Einwendungen Anlass.

Wir beantragen Ihnen, diesen neuen sechs Luftverkehrsabkommen durch Annahme des beiliegenden Beschlussesentwurfes Ihre Zustimmung zu erteilen, und wir benützen diese Gelegenheit, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, Sie unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 13. Dezember 1954.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Rubattel

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

1262

(Entwurf)

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

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 13. Dezember 1954,

beschliesst:

Einziges Artikel

Die Abkommen über die Errichtung und den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien mit Israel vom 19. November 1952, mit Jugoslawien vom 28. Mai 1953, mit Libanon vom 3. März 1954, mit Syrien vom 26. Mai 1954, mit Iran vom 27. Mai 1954 und mit der Südafrikanischen Union vom 26. August 1954 werden genehmigt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Übersetzung aus dem französischen Originaltext**Abkommen über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz
und Israel**

Abgeschlossen in Hakiryä am 19. November 1952

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung von Israel,
in Erwägung,

dass die Möglichkeiten der Handelsluftfahrt als Beförderungsmittel beträchtlich zugenommen haben,

dass es zweckmässig erscheint, die regelmässigen Luftverkehrsverbindungen in sicherer und geordneter Weise aufzubauen und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiete nach Möglichkeit zu fördern,

dass es daher notwendig ist, zwischen der Schweiz und Israel ein Abkommen über die Beförderung durch regelmässige Luftverkehrslinien zu treffen,

haben ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten ernannt, welche das Nachfolgende vereinbart haben:

Artikel 1

Die Vertragsstaaten gewähren einander gegenseitig die in diesem Abkommen und in seinem Anhang unbeschriebenen Rechte für die Errichtung der in diesem Anhang festgelegten internationalen regelmässigen Luftverkehrsverbindungen, welche ihr Staatsgebiet durchqueren oder verbinden und welche nachstehend «vereinbarte Linien» bezeichnet werden.

Artikel 2

- a. Jeder Vertragsstaat bezeichnet schriftlich dem andern Vertragsstaat eine Luftverkehrsunternehmung für den Betrieb der vereinbarten Linien.
- b. Sobald die Bezeichnung ihm gegenüber erfolgt ist, erteilt der andere Vertragsstaat der bezeichneten Unternehmung ohne Verzug unter Vorbehalt der hier unter den Buchstaben *c* und *d* nachfolgenden Bestimmungen die erforderliche Betriebsbewilligung.
- c. Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates kann die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates anhalten, ihr zu beweisen, dass sie den Bedingungen der von dieser Behörde normalerweise und vernünftiger-

weise in Übereinstimmung mit dem Abkommen von Chicago für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien angewendeten Gesetze und Verordnungen genüge.

- d. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Genehmigung der vom andern Vertragsstaat bezeichneten Unternehmung zu verweigern, sowie das Recht, der Betriebsbewilligung solche Auflagen beizufügen, wie sie ihr notwendig erscheinen, und zwar in allen Fällen, wo ihr nicht bewiesen wurde, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb dieser Unternehmung in Händen des Vertragsstaates, welcher sie bezeichnet hat, oder seiner Angehörigen liegt.
- e. Nachdem die in den Absätzen a und c dieses Artikels vorgesehenen Formalitäten erfüllt sind, hat die bezeichnete und ermächtigte Unternehmung jederzeit die Möglichkeit mit dem Betrieb der vereinbarten Linien zu beginnen.

Artikel 3

- a. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen ist der Verkehrsnachfrage anzupassen.
- b. Die bezeichneten Unternehmungen haben auf den gemeinsamen Strecken auf ihre wechselseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um ihre Linien nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.
- c. Die vereinbarten Linien haben vor allem ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, welches der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, welchem die bezeichnete Unternehmung angehört, und den Staaten, nach welchen dieser Verkehr bestimmt ist, entspricht, wobei den gegenwärtigen und den vernünftigerweise vorausschbaren Bedürfnissen Rechnung zu tragen ist.
- d. Das Recht, auf dem Gebiet eines Vertragsstaates im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von der schweizerischen und der israelischen Regierung bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt werden und dies unter Bedingungen, bei denen das Beförderungsangebot angepasst ist:
 - 1. an die Verkehrsnachfrage mit Bestimmung oder Herkunft nach oder vom Vertragsstaat, der die Unternehmung, welche die vereinbarten Linien betreibt, bezeichnet hat;
 - 2. an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien;
 - 3. an die Verkehrsnachfrage der durchquerten Gebiete, wobei die örtlichen und regionalen Linien zu berücksichtigen sind.
- e. Die bezeichneten Unternehmungen der Vertragsstaaten haben zwischen deren Gebieten Anspruch auf gleiche und gerechte Behandlung, um die Strecken, auf welche sich dieses Abkommen und sein Anhang beziehen, zu befliegen.

Artikel 4

- a. Die Tarife werden in vernünftiger Höhe festgesetzt, wobei alle Bewertungsgrundlagen und, im besondern, die Betriebsunkosten, die Erzielung eines normalen Gewinnes, die durch die andern Luftverkehrsunternehmungen angewandten Flugpreise sowie die besondern Gegebenheiten jeder Luftverkehrslinie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, zu berücksichtigen sind. Die Tarife sind gemäss den folgenden Bestimmungen festzusetzen.
- b. Die vorstehend unter Buchstabe *a* erwähnten Tarife werden soweit als möglich durch Abmachung zwischen den bezeichneten Unternehmungen vereinbart, welche dabei wie folgt verfahren:
1. entweder wenden sie die Entschliessungen an, welche durch das Tarif-Festsetzungsverfahren des Internationalen Lufttransportverbandes (IATA) angenommen wurden,
 2. oder dann treffen sie direkte Abmachungen, wenn nötig, nach Beratung mit Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten, welche ganz oder teilweise die selben Strecken befliegen.
- c. Die derart festgesetzten Tarife sind mindestens dreissig (30) Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zu unterbreiten. Diese Frist kann indessen unter Vorbehalt der Zustimmung dieser Behörden in besondern Fällen verkürzt werden.
- d. Wenn die bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen nicht dazu gelangen, gemäss den Bestimmungen des Buchstabens *b* hiervoor sich über die Festsetzung eines Tarifes zu verständigen oder wenn einer der Vertragsstaaten seine Nichtzustimmung zu dem ihm nach den Bestimmungen des vorausgehenden Absatzes unterbreiteten Tarif zum Ausdruck bringt, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten bemühen, zu einer befriedigenden Regelung zu gelangen.
- e. In letzter Linie wird die Meinungsverschiedenheit gemäss Artikel 9 dieses Abkommens geregelt. Solange ein schiedsgerichtliches Urteil nicht ergangen ist, hat der Vertragsstaat, welcher seine Nichtzustimmung zum Ausdruck gebracht hat, das Recht, vom andern Vertragsstaat die Beibehaltung der bisher in Kraft gewesenen Ansätze zu verlangen.

Artikel 5

- a. Für die Benützung der Flughäfen und der andern von einem Vertragsstaat zur Verfügung gestellten Einrichtungen hat die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates keine höhern Gebühren zu entrichten als die im internationalen Linienverkehr eingesetzten nationalen Luftfahrzeuge.
- b. Brennstoffe und Ersatzteile, welche im Gebiet eines Vertragsstaates durch die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates oder für deren

Rechnung eingeführt oder dort an Bord genommen werden und ausschliesslich für Luftfahrzeuge der genannten Unternehmung bestimmt sind, sollen unter Vorbehalt des Gegenrechts von Eintrittsgebühren gemäss der nationalen Gesetzgebung befreit sein. Was die Revisions- und anderen Gebühren und nationalen Abgaben anbetrifft, werden die Brennstoffe und Ersatzteile der gleichen Behandlung unterworfen, wie wenn sie an Bord nationaler Luftfahrzeuge, welche im internationalen Linienverkehr eingesetzt sind, eingeführt worden wären.

- c. Die nationale Behandlung oder diejenige der am meisten begünstigten ausländischen Luftverkehrsunternehmung, welche internationalen Linienverkehr betreibt, wird unter Vorbehalt des Gegenrechts in bezug auf Eintrittsgebühren, Revisions- und andere Gebühren und ähnliche nationale Abgaben für die normale Ausrüstung und die Bordvorräte gewährt.
- d. Die Luftfahrzeuge, welche die bezeichnete Unternehmung eines Vertragsstaates auf den vereinbarten Linien verwendet, sowie die Brennstoffe, die Schmierstoffe, die Ersatzteile, die normale Ausrüstung und die an Bord dieser Luftfahrzeuge verbleibenden Vorräte sind auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates von Zollgebühren, Revisions- und andern Gebühren und nationalen Abgaben befreit, selbst dann, wenn die genannten Sachen auf Flügen über diesem Staatsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

Artikel 6

In Kraft stehende Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche von einem Vertragsstaat ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden vom andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien ebenfalls anerkannt.

Jeder Vertragsstaat behält sich indessen das Recht vor, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche eigenen Staatsangehörigen durch den andern Vertragsstaat ausgestellt oder zu deren Gunsten als gültig bezeichnet wurden, für Flüge über seinem Staatsgebiet nicht anzuerkennen.

Artikel 7

- a. Die Gesetze und Verordnungen, welche auf dem Gebiete eines Vertragsstaates den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über diesem Gebiet regeln, sind auf die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates anwendbar.
- b. Die Gesetze und Verordnungen, welche auf dem Gebiete eines Vertragsstaates die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Postsendungen oder Waren regeln, wie die Vorschriften über Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf Fluggäste, Besatzungen, Postsendungen oder Waren anwendbar, welche von

Luftfahrzeugen des andern Vertragsstaates befördert werden, solange sich diese im genannten Staatsgebiet befinden.

- c. Die Fluggäste, welche das Gebiet eines Vertragsstaates durchreisen, unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Auf Gepäck und Waren im direkten Durchgangsverkehr werden keine Zollgebühren, Revisionsgebühren und ähnliche Abgaben erhoben.

Artikel 8

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, eine Betriebsbewilligung der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates zurückzuziehen oder solche Bedingungen, welche ihm nötig scheinen, aufzuerlegen, wenn sich die Unternehmung nicht den im vorausgehenden Artikel 7 erwähnten Gesetzen und Verordnungen unterzieht oder wenn sie die aus diesem Abkommen sich ergebenden Pflichten nicht erfüllt.

Artikel 9

- a. Falls zwischen den Vertragsstaaten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens eine Meinungsverschiedenheit entsteht, werden sich die Vertragsstaaten in erster Linie bemühen, diese Meinungsverschiedenheit durch direkte Verhandlungen zu erledigen.
- b. Falls die Vertragsstaaten auf dem Verhandlungswege nicht zu einer Verständigung gelangen sollten, wird die Meinungsverschiedenheit einem Dreierschiedsgericht unterbreitet. Jeder Vertragsstaat bezeichnet einen Schiedsrichter, und der dritte wird durch die beiden Vertragsstaaten gemeinsam gewählt, wobei es als ausgemacht gilt, dass dieser Schiedsrichter nicht Angehöriger eines der beiden Vertragsstaaten sein darf. Die Vertragsstaaten bezeichnen ihren Schiedsrichter innert zwei Monaten, gerechnet vom Tag, an welchem das Begehren um Durchführung des schiedsgerichtlichen Verfahrens gestellt wurde. Der dritte Schiedsrichter wird im Verlaufe des Monats bezeichnet, welcher der vorausgehenden Frist von zwei Monaten folgt. Wenn in den vorerwähnten Zeiträumen der eine oder andere Vertragsstaat es unterlässt, seinen Schiedsrichter zu bezeichnen oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht bezeichnet wird, steht die Wahl dem Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes zu, welcher hierfür nach den Regeln des internationalen Rechts vorgeht.
- c. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich den allenfalls während des Verfahrens ergehenden vorläufigen Massnahmen sowie dem schiedsgerichtlichen Urteil zu unterziehen. Dieser Entscheid wird in allen Fällen als endgültig betrachtet.
- d. Jeder Vertragsstaat übernimmt die Hälfte der Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens.
- e. Wenn ein Vertragsstaat sich dem Entscheid des Schiedsgerichtes nicht unterzieht, kann der andere Vertragsstaat, solange dieses Verhalten an-

dauert, dem im Fehler befindlichen Vertragsstaat, in Anwendung dieses Abkommens, die gewährten Rechte und Vorrechte beschränken, aussetzen oder widerrufen.

Artikel 10

Dieses Abkommen wird bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt.

Artikel 11

- a. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten werden sich von Zeit zu Zeit im Geiste enger Zusammenarbeit gegenseitig beraten, um sich über die Anwendung der in diesem Abkommen aufgestellten Grundsätze und über die befriedigende Verwirklichung der darin erstrebten Ziele zu vergewissern.
- b. In den Fällen des Artikels 2, Buchstabe *d*, und des Artikels 8 kann jeder Vertragsstaat eine Beratung verlangen. Diese beginnt innert zwei Monaten, welche dem Datum des Gesuches folgen. Wenn die Beratung innert eines neuen Zeitraumes von einem Monat nicht zu einer Lösung geführt hat, können die in den hiervor genannten Artikeln vorgesehenen Rechte weiterhin ausgeübt werden.
- c. Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsstaates liefern den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates, auf deren Gesuch hin:
 1. Verkehrsstatistiken, welche erlauben, die Häufigkeit der Flüge und das Beförderungsangebot auf den vereinbarten Linien festzustellen;
 2. periodische Berichte, welche in zumutbarer Weise vom ersten Vertragsstaat hinsichtlich der Verkehrsleistungen seiner bezeichneten Unternehmungen nach und von dem Gebiet dieses andern Vertragsstaates verlangt werden dürfen und welche nach Möglichkeit Angaben über Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs enthalten.

Artikel 12

- a. Dieses Abkommen ist vom Tage seiner Unterzeichnung an während sechs (6) Monaten anwendbar.
- b. Nach diesem Zeitablauf kann jeder Vertragsstaat jederzeit dem andern Vertragsstaat seine Absicht, dieses Abkommen zu kündigen, anzeigen. Diese Anzeige erfolgt gleichzeitig an den andern Vertragsstaat und an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation. Die Kündigung wird sechs (6) Monate nach dem Datum, an welchem ihre Anzeige durch den andern Vertragsstaat empfangen worden ist, wirksam. Im Falle, wo der Vertragsstaat, an welchen eine solche Anzeige ergangen ist, den Empfang nicht bestätigte, gilt die Anzeige vierzehn (14) Tage nach Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als erhalten.
- c. Wenn vor Ablauf der vorgenannten Frist von sechs (6) Monaten die Vertragsstaaten ein neues Abkommen schliessen, oder wenn sie sich verständigten, dass die Kündigungsanzeige zurückgezogen werde, dann ist darüber der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation Mitteilung zu machen.

- d. Dieses Abkommen und sein Anhang sind mit allen mehrseitigen Abkommen über kommerzielle Rechte in der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsstaaten beitreten sollten, in Einklang zu bringen.
- e. Änderungen des Anhangs können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten vereinbart werden. Diese Änderungen treten in Kraft, sobald sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt wurden.
- f. Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an welchem seine Ratifikation gegenseitig durch einen Austausch diplomatischer Noten angezeigt wird. Wenn die Ratifikationsurkunden nicht innert sechs (6) Monaten, gerechnet vom Datum der Unterzeichnung dieses Abkommens an, ausgetauscht werden, kann jeder Vertragsstaat die Anwendbarkeit dieses Abkommens beendigen, indem er dem andern Vertragsstaat die Kündigung anzeigt, welche sechs (6) Monate nach dem Datum der Anzeige wirksam wird.

Artikel 13

Für die Anwendung dieses Abkommens gilt:

- a. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörde» bezieht sich im Falle der Schweiz auf das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, Luftamt, und im Falle Israels auf das Verkehrsministerium oder im einen wie im andern Fall auf jede Person oder Organisation, welche zur Übernahme der gegenwärtig von diesen Behörden ausgeübten Aufgaben ermächtigt werden sollte.
- b. Der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bezieht sich auf die Luftverkehrsunternehmung, welche ein Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien gewählt hat und deren Bezeichnung der Luftfahrtbehörde des andern Vertragsstaates gemäss Artikel 2 dieses Abkommens angezeigt wurde.
- c. Der Ausdruck «Gebiet» hat die Bedeutung, welche ihm Artikel 2 des Abkommens von Chicago gibt.
- d. Der Ausdruck «das Abkommen von Chicago» bezieht sich auf das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt sowie auf jeden Anhang, welcher gemäss Artikel 90 dieses Abkommens angenommen wurde, und auf jede gemäss Artikel 90 und 94 dieses Abkommens angenommene Änderung dieses Abkommens oder seiner Anhänge.

So geschehen zu Hakiryá, am 19. November 1952, in doppelter Ausfertigung in französischer und hebräischer Sprache.

Im Namen
des Schweizerischen Bundesrates
(gez.) **O. Seifert**

Im Namen
der Israelischen Regierung
(gez.) **M. Sharett**

Anhang

Die bezeichnete Unternehmung eines Vertragsstaates genießt auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates das Recht zum Durchgangsverkehr und zu nichtkommerziellen Landungen, inbegriffen das Recht, die Flughäfen und andern für den internationalen Verkehr vorgesehenen Erleichterungen zu benützen. Sie ist überdies berechtigt, auf den in den nachfolgenden Tabellen genannten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren gemäss den Bedingungen dieses Abkommens aufzunehmen und abzusetzen.

Tabelle I

Linien, welche die schweizerische Luftverkehrsunternehmung betreiben kann:

1. Schweiz-Athen-Lod.
2. Schweiz-Athen-Lod-Teheran.

Tabelle II

Linien, welche die israelische Luftverkehrsunternehmung betreiben kann:

1. Israel-Athen-Zürich.
 2. Israel-Athen-Zürich-Paris.
-

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Schweiz und der föderativen Volksrepublik Jugoslawien

Abgeschlossen in Belgrad am 28. Mai 1953

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der föderativen Volksrepublik Jugoslawien,

vom Wunsche beseelt, regelmässige Luftverkehrsverbindungen zwischen ihren beiden Staaten herzustellen,

haben die nachfolgenden Bestimmungen vereinbart:

Artikel 1

Die Vertragsstaaten gewähren einander gegenseitig und unter dem Vorbehalt des Gegenrechts die im beigefügten Anhang festgelegten Rechte für die Errichtung der in diesem Anhang umschriebenen Luftverkehrslinien. Die genannten Linien können unmittelbar oder zu einem späteren Zeitpunkt nach Belieben des Vertragsstaates, welchem diese Rechte zustehen, in Betrieb genommen werden.

Artikel 2

1. Jede dieser Linien kann in Betrieb gesetzt werden, sobald der Vertragsstaat, welchem die im Anhang aufgeführten Rechte zustehen, hierzu eine Luftverkehrsunternehmung bezeichnet hat. Die Luftfahrtbehörde des Vertragsstaates, welcher diese Rechte erteilt, wird der bezeichneten Unternehmung ohne Verzug und unter Vorbehalt der nachstehenden Ziffer 2 und des Artikels 8 die Betriebsbewilligung erteilen.

2. Bevor dieser Unternehmung jedoch gestattet wird, die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben, kann sie angehalten werden, sich bei der für die Erteilung der Betriebsbewilligung zuständigen Luftfahrtbehörde darüber auszuweisen, dass sie den Bedingungen der von dieser Behörde angewendeten Gesetze und Verordnungen genügt.

Artikel 3

Beim Betriebe der vereinbarten Linien haben die bezeichneten Unternehmungen auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, damit sich dieser Betrieb in wirtschaftlicher, gesunder und gleichmässiger Weise entwickle.

Artikel 4

Die Tarife werden in vernünftiger Höhe vereinbart, wobei die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn und die besondern Gegebenheiten der vereinbarten Linien in Betracht zu ziehen sind. Für die Festsetzung der genannten Tarife sind auch die Grundsätze, welche in dieser Hinsicht im internationalen Luftverkehr Geltung haben, zu berücksichtigen.

Die zwischen den bezeichneten Unternehmungen im Hinblick auf die Tarife wie auf die Flugpläne getroffenen Abmachungen sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zur Genehmigung zu unterbreiten. Können sich diese Unternehmungen nicht einigen, so werden sich die genannten Behörden bemühen, eine Lösung zu finden.

Artikel 5

1. Jeder Vertragsstaat erklärt, dass die einer bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates für die Benützung der Flughäfen und andern technischen Einrichtungen auferlegten Abgaben und Gebühren nicht höher sein werden als diejenigen, welche von seinen eigenen, ähnliche internationale Linien betreibenden Luftverkehrsunternehmungen erhoben werden.

Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile und die normale Ausrüstung, welche in das Gebiet eines Vertragsstaates eingeführt oder zum ausschliesslichen Gebrauch durch Luftfahrzeuge an Bord genommen werden, welche der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates gehören und auf den vereinbarten Linien eingesetzt sind, unterliegen in bezug auf Zollabgaben, Revisions- oder andere nationale Abgaben und Gebühren unter Vorbehalt des Gegenrechts auf seinem Gebiet der gleichen Behandlung wie die nationalen Unternehmungen, welche ähnliche internationale Linien betreiben.

3. Wenn die bezeichnete Unternehmung eines Vertragsstaates auf seinem Gebiet von bestimmten in den Ziffern 1 und 2 hiervoor angegebenen Abgaben befreit ist, so dürfen die Abgaben, welche die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates zu zahlen gezwungen ist, nicht höher angesetzt sein, als die Mindestabgaben, welche die am meisten begünstigte ausländische, nicht im Genusse einer gleichartigen Zollbefreiung stehende Luftverkehrsunternehmung zu entrichten hat.

4. Die von der bezeichneten Unternehmung eines Vertragsstaates auf den vereinbarten Linien verwendeten Luftfahrzeuge sowie Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, welche in diesen Luftfahrzeugen verbleiben, sind im Gebiet des andern Vertragsstaates zollfrei und von Revisions- oder anderen nationalen Abgaben und Gebühren befreit, selbst dann, wenn die genannten Sachen auf Flügen über dem genannten Staatsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

5. Diese gemäss Ziffer 4 hiervoor zollfreien Waren können auf dem Gebiet eines Vertragsstaates ohne die Zustimmung der Zollbehörden dieses Vertragsstaates nicht ausgeladen werden. Während der Zwischenhalte stehen sie unter

Aufsicht dieser Behörden, ohne dass jedoch eine Verwendung aus technischen Gründen gehemmt werden darf.

Artikel 6

Lufttüchtigkeits- und Fähigkeitsausweise sowie Bewilligungen, welche vom einen Vertragsstaat ausgestellt oder verwendbar erklärt worden sind, werden vom andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien als gültig anerkannt. Jeder Vertragsstaat behält sich indessen das Recht vor, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche eigenen Staatsangehörigen durch einen andern Staat ausgestellt wurden, für den Luftverkehr über seinem eigenen Gebiet nicht anzuerkennen.

Artikel 7

1. Die Gesetze und Verordnungen über den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder über die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem Gebiet eines Vertragsstaates sind auf die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen, welche auf dem Gebiete eines Vertragsstaates die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Besatzungen, Fluggästen, Post- und Frachtsendungen regeln, sowie die Vorschriften über die verschiedenen Abfertigungskontrollen, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne sind auf die Besatzungen, Fluggäste, Postsendungen und Waren anwendbar, welche von Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates befördert werden, solange sich diese Luftfahrzeuge innerhalb der Grenzen des genannten Staatsgebietes befinden.

Artikel 8

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung für eine bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates zu verweigern oder zu widerrufen, wenn ihm nicht bewiesen wird, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb der genannten Unternehmung in Händen von Staatsangehörigen des einen oder des andern Vertragsstaates liegen, oder wenn diese Unternehmung sich nicht den in Artikel 7 erwähnten Gesetzen und Verordnungen unterzieht oder die aus diesem Abkommen sich ergebenden Pflichten nicht erfüllt.

Artikel 9

1. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, den in seinem Gebiet in Not geratenen Luftfahrzeugen des andern Vertragsstaates zu Hilfe zu kommen, und zwar im gleichen Ausmasse, wie wenn es sich um eigene Luftfahrzeuge handelte.

2. Bei einem Unfall, welcher dem Luftfahrzeug des einen Vertragsstaates im Gebiete des andern Vertragsstaates zugestossen ist und einen Todesfall, schwere Verletzungen oder eine ernsthafte Beschädigung des Luftfahrzeuges

zur Folge hat, eröffnet der Vertragsstaat, in dessen Gebiet sich der Unfall ereignet hat, über dessen Umstände eine Untersuchung. Der Vertragsstaat, aus welchem dieses Luftfahrzeug stammt, ist befugt, Beobachter zu entsenden, welche der Untersuchung beiwohnen können. Der diese Untersuchung führende Vertragsstaat übermittelt dem andern den Untersuchungsbericht und die Schlussfolgerungen.

Artikel 10

Jedes Luftfahrzeug, welches den bezeichneten Unternehmungen der Vertragsstaaten gehört und auf den vereinbarten Linien eingesetzt ist, muss mit folgenden Dokumenten versehen sein:

- a. Eintragungsausweis;
- b. Lufttüchtigkeitsausweis;
- c. die für jedes Besatzungsmitglied erforderlichen Ausweise;
- d. Flugreisebuch;
- e. Betriebsbewilligung für das Bordfunkgerät;
- f. Namenliste der Fluggäste;
- g. Manifest und Einzelangaben über die Ladung;
- h. gegebenenfalls eine Sonderbewilligung für die Beförderung gewisser Waren-
gattungen auf dem Luftwege.

Artikel 11

1. Jeder Vertragsstaat kann zu jeder Zeit eine Beratung mit dem andern Vertragsstaat verlangen, um an diesem Abkommen Änderungen anzubringen, die auf Grund der Erfahrungen als wünschenswert erscheinen.

2. Wenn es der eine oder der andere der Vertragsstaaten als notwendig erachtet, irgendeine Bestimmung des Anhangs zu ändern oder zu vervollständigen, so können die Luftfahrtbehörden nach gemeinsamer Verständigung eine solche Änderung oder Ergänzung vornehmen.

3. Dieses Abkommen und sein Anhang sind mit allen mehrseitigen Abkommen, welchen die Vertragsstaaten beitreten sollten, in Einklang zu bringen.

Artikel 12

Die Meinungsverschiedenheiten über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, welche nicht auf diplomatischem Wege geregelt werden können, sind auf Verlangen eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

Das Schiedsgericht wird auf folgende Weise bestellt:

Im Zeitraum eines Monats, gerechnet vom Augenblick an, in welchem ein Vertragsstaat dem andern Vertragsstaat ein entsprechendes Gesuch zukommen liess, hat jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter zu bezeichnen.

Im Verlaufe des folgenden Monats treten diese Schiedsrichter zusammen, um in gemeinsamer Verständigung den Obmann zu wählen.

Die Entscheidungen des Schiedsgerichtes sind für die beiden Vertragsstaaten verbindlich.

Die Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens werden durch das Schiedsgericht festgesetzt und zu gleichen Teilen von den Vertragsstaaten getragen.

Artikel 13

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeutet, soweit nichts anderes vereinbart ist, der Ausdruck «Luftfahrtbehörde»:

was die Schweiz anbelangt, das Eidgenössische Luftamt;

was Jugoslawien anbelangt, die Generaldirektion der Zivilluftfahrt.

Artikel 14

Soweit sie durch internationale Bindungen hiezu verpflichtet sind, werden die Vertragsstaaten dieses Abkommen und seinen Anhang der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation anzeigen.

Artikel 15

Dieses Abkommen ist mit dem Tage seiner Unterzeichnung anwendbar. Es wird in Kraft treten an dem Tage, an welchem seine Ratifikation durch Austausch diplomatischer Noten gegenseitig angezeigt wird.

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen durch eine sechs Monate im voraus erfolgende Anzeige kündigen.

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierungen gehörig ausgewiesenen unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen am 28. Mai 1953 in Belgrad gezeichnet.

Dieses Abkommen wurde in französischer Sprache in zweifacher Urschrift ausgefertigt.

Für den Schweizerischen Bundesrat

(gez.) **R. Kohli**

Für die Regierung der
föderativen Volksrepublik
Jugoslawien

(gez.) **B. Crnobrnja**

Anhang

Abschnitt I

Die bezeichnete schweizerische Unternehmung kann die nachstehend umschriebene Linie betreiben:

Zürich–Belgrad, in den beiden Richtungen, wobei nach Belieben eine Zwischenlandung in Zagreb eingeschaltet werden kann.

Während des Betriebes dieser Linie ist die Unternehmung berechtigt:

- a. auf jugoslawischem Gebiet Fluggäste, Postsendungen und Waren mit Bestimmung nach schweizerischem Gebiet oder nach demjenigen eines jeden andern Staates an Bord zu nehmen;
- b. auf jugoslawischem Gebiet Fluggäste, Postsendungen und Waren, welche auf schweizerischem Gebiet oder demjenigen eines jeden andern Staates an Bord genommen worden sind, abzusetzen.

Abschnitt II

Die bezeichnete jugoslawische Unternehmung kann die nachstehend umschriebene Linie betreiben:

Belgrad–Zürich, in den beiden Richtungen, wobei nach Belieben eine Zwischenlandung in Zagreb eingeschaltet werden kann.

Während des Betriebes dieser Linie ist die Unternehmung berechtigt:

- a. auf schweizerischem Gebiet Fluggäste, Postsendungen und Waren mit Bestimmung nach jugoslawischem Gebiet oder nach demjenigen eines jeden andern Staates an Bord zu nehmen;
 - b. auf schweizerischem Gebiet Fluggäste, Postsendungen und Waren, welche auf jugoslawischem Gebiet oder demjenigen eines jeden andern Staates an Bord genommen worden sind, abzusetzen.
-

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Schweiz und Libanon

Abgeschlossen in Beirut am 3. März 1954

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat

und

die Regierung der Libanesischen Republik,

die den zivilen Luftverkehr zwischen der Schweiz und Libanon zu fördern wünschen, haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Die Vertragsstaaten gewähren einander gegenseitig die im Anhang umschriebenen Rechte, welche für die Errichtung der darin festgelegten Luftverkehrslinien (nachstehend als «vereinbarte Linien» bezeichnet), notwendig sind.

Artikel 2

¹ Die vereinbarten Linien können eröffnet werden, sobald:

a. der Vertragsstaat, dem die Rechte erteilt sind, zu diesem Zweck eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmungen bezeichnet hat;

b. der Vertragsstaat, welcher die Rechte erteilt, den genannten Unternehmungen die entsprechende Betriebsbewilligung erteilt hat, was er unter Vorbehalt von Absatz 2 dieses Artikels und des Artikels 8 in einer vernünftigen Frist zu tun hat.

² Bevor diesen Unternehmungen gestattet wird, die vereinbarten Linien zu eröffnen, können sie angehalten werden, sich bei der Luftfahrtbehörde des Vertragsstaates, der die Rechte erteilt, darüber auszuweisen, dass sie den Bedingungen der von dieser Behörde üblicherweise angewendeten Gesetze und Verordnungen für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien genügen.

³ In den durch Streitkräfte besetzten Gebieten ist die Betriebsaufnahme gegebenenfalls von der Ermächtigung durch die zuständigen Militärbehörden abhängig.

Artikel 3

Die Tarife werden in vernünftiger Höhe vereinbart, wobei die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn und die besondern Gegebenheiten jeder Luftverkehrslinie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit sowie nach Möglichkeit die Empfehlungen des Internationalen Lufttransportverbandes (IATA) in Betracht zu ziehen sind.

Artikel 4

Die bezeichneten Unternehmungen haben auf dem Gebiet der Vertragsstaaten für den Betrieb der vereinbarten Linien Anspruch auf gleiche und gerechte Behandlung.

Artikel 5

Um jede Schlechterstellung auszuschliessen und eine gleiche Behandlung sicherzustellen, wird vereinbart:

a. Jeder Vertragsstaat kann für die Benützung der Flughäfen und anderer Einrichtungen gerechte und vernünftige Gebühren erheben oder auferlegen lassen. Diese Gebühren dürfen indessen nicht höher sein als diejenigen, welche die auf ähnlichen regelmässigen internationalen Linien eingesetzten eigenen Luftfahrzeuge zu entrichten haben.

b. Brennstoffe und Ersatzteile, welche durch oder für die vom einen Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen in das Gebiet des andern Vertragsstaates ausschliesslich für den Gebrauch durch Luftfahrzeuge dieser Unternehmungen eingeführt oder an Bord genommen werden, unterliegen in bezug auf Zollgebühren, Revisions- oder andere nationale Gebühren und Abgaben der nationalen Regelung oder der gleichen Behandlung wie die Waren der meistbegünstigten Nation.

c. Die Luftfahrzeuge, welche die von einem Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen auf den vereinbarten Linien verwenden, sowie Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, welche in diesen Luftfahrzeugen verbleiben, sind im Gebiet des andern Vertragsstaates zollfrei und von Revisions- und andern nationalen Gebühren und Abgaben befreit, selbst dann, wenn die genannten Sachen auf Flügen über diesem Staatsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

d. Die auf diese Weise von Zollgebühren befreiten Sachen können nur mit Zustimmung der Zollbehörden des andern Vertragsstaates ausgeladen werden; sie bleiben unter Zollaufsicht bis zu ihrer Wiederausfuhr, doch ohne dass dadurch ihre aus technischen Gründen bedingte Verwendung behindert würde.

Artikel 6

In Kraft stehende Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche vom einen Vertragsstaat ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden vom andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien

als gültig anerkannt. Indessen behält sich jeder Vertragsstaat das Recht vor, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche eigenen Staatsangehörigen durch den andern Vertragsstaat ausgestellt oder anerkannt wurden, für Flüge über seinem eigenen Staatsgebiet nicht anzuerkennen.

Artikel 7

¹ Die Gesetze und Verordnungen über den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder über die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem Gebiet eines Vertragsstaates sind ohne Unterschied der Nationalität auf die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmungen anwendbar.

² Die Gesetze und Verordnungen, welche auf dem Gebiete eines Vertragsstaates die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Post- oder Frachtsendungen regeln, wie die Vorschriften über Abfertigung, Ein- und Auswanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Postsendungen oder Waren anwendbar, welche von Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates befördert werden, solange sich diese Luftfahrzeuge auf dem genannten Staatsgebiet befinden.

³ Die Fluggäste, welche das Gebiet eines Vertragsstaates durchreisen, unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Auf Gepäck und Waren im direkten Durchgangsverkehr werden keine Zoll-, Einfuhr- oder andere nationalen Gebühren und Abgaben erhoben.

Artikel 8

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung für eine bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates zu verweigern oder zu widerrufen, wenn ihm nicht bewiesen wird, dass ein überwiegender Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb dieser Unternehmung in Händen von Staatsangehörigen des einen oder andern Vertragsstaates liegen, oder wenn diese Unternehmung sich nicht den in Artikel 7. erwähnten Gesetzen und Verordnungen unterzieht, oder wenn sie die aus diesem Abkommen sich ergebenden Pflichten nicht erfüllt.

Artikel 9

Dieses Abkommen ist bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu hinterlegen.

Artikel 10

Wenn ein Vertragsstaat es als wünschbar erachtet, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens und seines Anhangs abzuändern, werden sich die Luftfahrtbehörden zu diesem Zweck beraten. Diese Beratung muss innert sechzig Tagen nach Stellung des Gesuches stattfinden. Wenn die genannten Behörden sich

über die vorgesehenen Änderungen dieses Abkommens einigen, dann treten die Änderungen erst in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Artikel 11

¹ Jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsstaaten über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhangs, welche nicht durch unmittelbare Verhandlungen beigelegt werden kann, ist dem zuständigen Gericht zu unterbreiten, welches innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation eingesetzt wird. Fehlt ein solches Gericht, so ist die Meinungsverschiedenheit dem Rat dieser Organisation zu unterbreiten. Die Vertragsstaaten können jedoch in gegenseitigem Einvernehmen die Meinungsverschiedenheit entweder durch ein Schiedsgericht oder durch irgendeine andere Person oder Organisation schlichten lassen.

² Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich dem Schiedsspruch, welcher als endgültiger Entscheid betrachtet wird, zu unterziehen.

Artikel 12

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen mit einjähriger Kündigungsfrist aufheben.

Artikel 13

Dieses Abkommen tritt an dem Tage in Kraft, welcher dem Tag des Austausches der Ratifikationsurkunden folgt.

Was die Befreiung von Abgaben anbelangt, so wird diese Massnahme rechtswirksam mit dem Tage der Unterzeichnung, und nach diesem Datum erhobene Abgaben werden zurückerstattet.

Zu Urkund dessen haben die zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Unterfertigten dieses Abkommen unterzeichnet.

So geschehen in Beirut, am 3. März 1954 in doppelter Ausfertigung in französischer und arabischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) **F. Kappeler**

Für die Regierung der Libanesischen Republik:

(gez.) **A. Naccache**

Anhang

1. Die bezeichneten Unternehmungen eines Vertragsstaates geniessen auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates das Recht zum Durchgangsverkehr und zu nichtkommerziellen Landungen. Sie können ebenfalls die Flughäfen und die andern für den internationalen Verkehr vorgesehenen Einrichtungen benützen. Sie sind überdies berechtigt, auf dem Gebiete des andern Vertragsstaates und auf den nachstehend umschriebenen Luftverkehrslinien im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren gemäss den Bedingungen dieses Abkommens aufzunehmen oder abzusetzen.

2. Das Recht, auf dem Gebiete eines Vertragsstaates im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von den Vertragsstaaten bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt werden und dies unter Bedingungen, bei denen das Beförderungsangebot an die Verkehrsnachfrage in den durchquerten Gebieten angepasst ist, wobei die örtlichen und regionalen Luftverkehrslinien zu berücksichtigen sind.

Tabelle I

Linien, welche die bezeichneten schweizerischen Unternehmungen betreiben können:

1. Schweiz-Italien-Griechenland-Türkei-Libanon;
2. Schweiz-Italien-Griechenland-Türkei-Libanon-Iran und darüber hinaus;
3. Schweiz-Italien-Griechenland-Türkei-Libanon-Irak (Basra) und darüber hinaus;

in beiden Richtungen, wobei bestimmte Zwischenlandungen während allen oder eines Teils der Flüge unterlassen werden können.

Tabelle II

Linien, welche die bezeichneten libanesischen Unternehmungen betreiben können:

1. Libanon-Türkei-Griechenland-Italien-Schweiz;
2. Libanon-Türkei-Griechenland-Italien-Schweiz und darüber hinaus;

in beiden Richtungen, wobei bestimmte Zwischenlandungen während allen oder eines Teils der Flüge unterlassen werden können.

Libanesischer Brief

Beirut, den 27. März 1954

Herr Minister,

Bezugnehmend auf das am 3. März 1954 abgeschlossene Luftverkehrsabkommen zwischen Libanon und der Schweiz und den Austausch von Briefen gleichen Datums betreffend die vorläufige Betriebsaufnahme auf einer Luftverkehrslinie Schweiz-Beirut-Kairo und zurück beehre ich mich, Ihnen gemäss Artikel 10 des genannten Abkommens folgendes vorzuschlagen:

Ausser den in Tabelle I des Anhangs des genannten Abkommens umschriebenen Linien können die bezeichneten schweizerischen Unternehmungen eine Linie Schweiz-Beirut-Kairo und zurück betreiben, wobei es jedoch die Meinung hat, dass sie nicht ermächtigt sind, in Kairo Fluggäste, Postsendungen und Waren mit Herkunft von oder Bestimmung nach Libanon abzusetzen oder aufzunehmen, noch Flugunterbrechungen zwischen Beirut und Kairo und umgekehrt zu gestatten.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Der Minister der Auswärtigen Angelegenheiten
(gez.) **A. Naccache**

Seine Exzellenz

Herrn Franz Kappeler
Schweizerischer Gesandter

Beirut

Schweizerische Antwort

Beirut, den 27. März 1954

Herr Minister,

Ich habe die Ehre, Ihnen den Empfang Ihres vom heutigen Tag datierten Briefes zu bestätigen. Er hat folgenden Wortlaut:

«Bezugnehmend auf das am 3. März 1954 abgeschlossene Luftverkehrsabkommen zwischen Libanon und der Schweiz und den Austausch von Briefen gleichen Datums betreffend die vorläufige Betriebsaufnahme auf einer Luftverkehrslinie Schweiz-Beirut-Kairo und zurück beehre ich mich Ihnen gemäss Artikel 10 des genannten Abkommens folgendes vorzuschlagen:

Ausser den in Tabelle I des Anhangs des genannten Abkommens umschriebenen Linien können die bezeichneten schweizerischen Unternehmungen eine Linie Schweiz-Beirut-Kairo und zurück betreiben, wobei es jedoch die Meinung hat, dass sie nicht ermächtigt sind, in Kairo Fluggäste, Postsendungen und Waren mit Herkunft von oder Bestimmung nach Libanon abzusetzen oder aufzunehmen, noch Flugunterbrechungen zwischen Beirut und Kairo und umgekehrt zu gestatten.»

Ich habe die Ehre, Ihnen zu bestätigen, dass der Schweizerische Bundesrat dem Vorstehenden zustimmt.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

Der Schweizerische Gesandte

(gez.) **F. Kappeler**

Seine Exzellenz

Herrn Alfred Naccache
Minister der Auswärtigen Angelegenheiten
der Libanesischen Republik

Beirut

Übersetzung aus dem französischen und arabischen Originaltext

Abkommen über den regelmässigen zivilen Luftverkehr zwischen der Schweiz und Syrien

Abgeschlossen in Damaskus am 26. Mai 1954

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Syrien,
in Erwägung,

dass es zweckmässig erscheint, die Ausbreitung der durch die Luftreisen für das allgemeine Wohl der Menschheit entstandenen Vorteile zu den niedrigsten, mit den Grundsätzen einer gesunden Wirtschaft vereinbaren Tarifen möglichst zu begünstigen und zu fördern,

dass es angezeigt ist, die internationalen Luftverkehrsverbindungen anzuregen, um dadurch die freundschaftliche Verständigung und den guten Willen zwischen den Völkern zu entwickeln, wie auch gleichzeitig die zahlreichen indirekten Vorteile dieser Beförderungsart für das gemeinsame Wohlergehen der Schweiz und Syriens sicherzustellen,

und vom Wunsche beseelt, im Hinblick auf die Errichtung des regelmässigen zivilen Luftverkehrs zwischen den beiden Staaten und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

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

Artikel 1

Jeder Vertragsstaat gewährt dem andern die im Anhang zu diesem Abkommen umschriebenen Rechte im Hinblick auf die Errichtung der in diesem Anhang festgelegten regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien (nachstehend «vereinbarte Linien» benannt). Diese vereinbarten Linien können unmittelbar oder in einem spätern Zeitpunkt, nach Wahl des Vertragsstaates, dem die Rechte gewährt sind, eröffnet werden.

Artikel 2

1. Die vereinbarten Linien können in Betrieb genommen werden, sobald:
 - a. der Vertragsstaat, welchem die Rechte eingeräumt sind, eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmungen (nachstehend «bezeichnete Unternehmungen» benannt) für die Befliegung der im Anhang aufgeführten Strecken bezeichnet hat;

b. der Vertragsstaat, welcher die Rechte einräumt, unter Vorbehalt des Absatzes 2 dieses Artikels und des Artikels 10 den bezeichneten Unternehmungen die erforderliche Betriebsbewilligung erteilt hat, was innert kürzester Frist zu geschehen hat.

2. Bevor diesen Unternehmungen gestattet wird, die vereinbarten Linien zu eröffnen, können sie angehalten werden, sich bei der Luftfahrtbehörde des Vertragsstaates, welcher die Rechte verleiht, darüber auszuweisen, dass sie in der Lage sind, die zum kommerziellen Betriebe internationaler Luftverkehrslinien aufgestellten Bedingungen, welche üblicherweise von dieser Behörde nach Gesetz und Verordnung gestellt werden, zu erfüllen.

3. In den militärisch besetzten Gebieten oder solchen, welche durch eine militärische Besetzung berührt werden, ist die Eröffnung der vereinbarten Linien, je nach den Verhältnissen, von der Genehmigung der zuständigen militärischen Behörden abhängig.

Artikel 3

Die Bestimmungen dieses Abkommens und seines Anhangs sind nicht in dem Sinne aufzufassen oder auszulegen, dass sie dem andern Vertragsstaat oder dessen bezeichneten Unternehmungen ausschliessliche Rechte brächten, oder dass sie gegenüber den Luftverkehrsunternehmungen irgendeines Drittstaates den Charakter der Ausschliesslichkeit oder der unterschiedlichen Behandlung besässen.

Artikel 4

Die Bestimmungen dieses Abkommens und seines Anhangs sind nicht in dem Sinne aufzufassen oder auszulegen, dass sie den bezeichneten Unternehmungen eines Vertragsstaates das Recht einräumen, auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates, gegen Entschädigung oder irgendeine Belohnung, Fluggäste, Waren oder Postsendungen mit Bestimmung nach einem andern auf dem gleichen Gebiet liegenden Punkt aufzunehmen.

Artikel 5

1. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen ist der Verkehrsnachfrage anzupassen.

2. Die bezeichneten Unternehmungen haben auf ihren gemeinsamen Strecken ihre wechselseitigen Interessen zu berücksichtigen, damit nicht ihre Linien gegenseitig ungerechtfertigt beeinträchtigt werden.

3. Die vereinbarten Linien haben vor allem ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, welchem die bezeichneten Unternehmungen angehören, und den Bestimmungsstaaten entspricht.

4. Das Recht, auf dem Gebiet eines Vertragsstaates an den im Anhang aufgeführten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen

und Waren nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von der schweizerischen und syrischen Regierung bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt werden und unter Bedingungen, bei denen das Beförderungsangebot angepasst ist:

- a. an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Herkunftsstaat und den Bestimmungsstaaten;
- b. an die Anforderungen des Betriebes bei einem Langstreckenverkehr;
- c. an die Verkehrsnachfrage in den durchquerten Gebieten, wobei die örtlichen und regionalen Linien zu berücksichtigen sind.

5. Das Recht, an den auf den angeführten Strecken gelegenen Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren zwischen den Gebieten der Vertragsstaaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll in Übereinstimmung mit dem in Absatz 2 hiervoor umschriebenen Grundsatz ausgeübt werden.

6. Die bezeichneten Unternehmungen geniessen auf dem Gebiet der Vertragsstaaten für den Betrieb der vereinbarten Linien gleiche und gerechte Möglichkeiten.

Artikel 6

1. Die Tarife werden in vernünftiger Höhe vereinbart, wobei die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn und die besondern Gegebenheiten jeder Luftverkehrslinie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, sowie die Empfehlungen des Internationalen Lufttransport-Verbandes (IATA) in Betracht zu ziehen sind, sofern die bezeichneten Unternehmungen diesem Verbands angehören. Fehlen solche Empfehlungen, so beraten sich die bezeichneten Unternehmungen mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleichen Strecken befliegen. Ihre Abmachungen sind der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zu unterbreiten.

2. Können sich die Unternehmungen nicht einigen, so werden sich diese Behörden bemühen, eine Lösung zu finden. In letzter Linie wird das in Artikel 14 hiernach vorgesehene Verfahren angewendet.

Artikel 7

1. Die Gebühren, welche jeder Vertragsstaat von den bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates für die Benützung der öffentlichen Flughäfen und anderer Einrichtungen erheben oder erheben lassen kann, sollen nicht höher sein als jene, welche für die Benützung der genannten Flughäfen und Einrichtungen den auf ähnlichen internationalen Linien eingesetzten nationalen Luftfahrzeugen auferlegt werden.

2. Brennstoffe, Schmierstoffe und Ersatzteile, welche durch oder für einen Vertragsstaat oder seine bezeichneten Unternehmungen in das Gebiet des andern Vertragsstaates eingeführt oder dort an Bord genommen werden und ausschliesslich für den Gebrauch durch Luftfahrzeuge dieser Unternehmungen

bestimmt sind, sollen unter Vorbehalt des Gegenrechts, in bezug auf Zollgebühren, Revisions- und andere Gebühren und Abgaben, welche der erste Vertragsstaat auferlegt, gleich behandelt werden wie die Waren der nationalen Unternehmungen, welche internationale Luftverkehrslinien betreiben, oder jene des meistbegünstigten Staates.

3. Die auf den vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, welche in den durch einen Vertragsstaat bezeichneten Luftfahrzeugen verbleiben, sind beim Eingang auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates und beim Ausgang zollfrei und von Revisionsgebühren und ähnlichen Abgaben befreit, selbst dann, wenn die genannten Sachen auf Flügen über diesem Staatsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

Artikel 8

1. In Kraft stehende Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche von einem Vertragsstaat ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden vom andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien als gültig anerkannt.

2. Jeder Vertragsstaat behält sich indessen das Recht vor, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche eigenen Staatsangehörigen durch den andern Vertragsstaat ausgestellt oder zu deren Gunsten als gültig bezeichnet wurden, für Flüge über seinem Staatsgebiet nicht anzuerkennen.

Artikel 9

1. Die Gesetze und Verordnungen, die auf dem Gebiete eines Vertragsstaates den Einflug, den Aufenthalt und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über diesem Gebiet regeln, sind auf die Luftfahrzeuge der Unternehmung des andern Vertragsstaates anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen, die auf dem Gebiete eines Vertragsstaates die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Postsendungen und Waren regeln, wie die Vorschriften über Einwanderung und Aufenthalt, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf Fluggäste, Besatzungen, Postsendungen und Waren anwendbar, welche von Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates befördert werden, solange sich diese Luftfahrzeuge in dem genannten Staatsgebiet befinden.

Artikel 10

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung für die vom andern Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen zu verweigern oder zu widerrufen, wenn er nicht überzeugt ist, dass ein wesentlicher Teil

des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb dieser Unternehmungen in Händen von Staatsangehörigen des einen oder andern Vertragsstaates liegen, oder wenn die bezeichneten Unternehmungen sich nicht den in Artikel 9 hiervor erwähnten Gesetzen und Verordnungen unterziehen oder wenn sie die Bedingungen, unter denen die in diesem Abkommen erwähnten Rechte erteilt wurden, nicht beachten.

Artikel 11

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten werden sich von Zeit zu Zeit im Geiste enger Zusammenarbeit gegenseitig beraten, um sich über die Anwendung der in diesem Abkommen aufgestellten Grundsätze und über die befriedigende Verwirklichung der darin erstrebten Ziele zu vergewissern. Sie ziehen vor allem die Verkehrsstatistik der vereinbarten Linien in Betracht, zu deren regelmässigen Austausch sie sich gegenseitig verpflichten.

Artikel 12

Dieses Abkommen ist bei der Organisation der Internationalen Zivilluftfahrt zu hinterlegen.

Artikel 13

Wenn ein Vertragsstaat dieses Abkommen oder seinen Anhang zu ändern wünscht, kann er verlangen, dass zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten eine Beratung stattfindet. Diese Beratung muss innert sechzig Tagen nach der Stellung des Gesuches beginnen. Die zwischen diesen Behörden vereinbarten Änderungen treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt wurden.

Artikel 14

1. Wenn zwischen den Vertragsstaaten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens eine Meinungsverschiedenheit entsteht, so bemühen sie sich zunächst, diese Meinungsverschiedenheit unter sich zu erledigen.

2. Wenn die Vertragsstaaten auf dem Wege unmittelbarer Verhandlungen innert neunzig Tagen seit dem Zeitpunkt, an dem einer von ihnen zum erstenmal dem andern vom Gegenstand der Meinungsverschiedenheit Kenntnis gegeben hat, nicht zu einer Verständigung gelangen:

a. so können sie sich dahingehend einigen, die Meinungsverschiedenheit einem in gegenseitigem Einvernehmen bezeichneten Schiedsgericht oder jeder andern Person oder Organisation zur Entscheidung zu unterbreiten;

b. wenn sie sich darüber nicht verständigen können oder wenn sie innert sechzig Tagen über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes, welchem sie die Meinungsverschiedenheit unterbreiten wollten, nicht einig werden, dann kann

jeder Vertragsstaat den Entscheid des Rates der Organisation der Internationalen Zivilluftfahrt anrufen.

3. Jeder Vertragsstaat kann beim Rat der Organisation der Internationalen Zivilluftfahrt oder bei jedem andern Schiedsgericht, bei jeder Person oder Organisation, welcher die Meinungsverschiedenheit in Anwendung des vorstehenden Absatzes 2 unterbreitet wurde, die Anordnung verlangen, dass die Vertragsstaaten bis zu einem endgültigen Entscheid vorläufige Massnahmen treffen.

4. Die Vertragsstaaten übernehmen die Verpflichtung, sich jedem in Anwendung des Absatzes 2 ergangenen Entscheid sowie jeder in Anwendung des Absatzes 3 getroffenen Anordnung zu unterziehen.

5. Wenn ein Vertragsstaat oder eine von ihm bezeichnete Unternehmung es unterlässt, sich einem in Anwendung von Absatz 2 ergangenen Entscheid oder einer in Anwendung von Absatz 3 getroffenen Anordnung zu unterziehen, so kann der andere Vertragsstaat, solange dieses Verhalten dauert, zum Nachteil des sich im Fehler befindlichen Vertragsstaates oder seiner bezeichneten Unternehmungen oder zum Nachteil der sich im Fehler befindlichen bezeichneten Unternehmung die Ausübung der gestützt auf dieses Abkommen gewährten Rechte beschränken, aussetzen oder widerrufen.

6. Die Bestimmungen dieses Abkommens beschränken in keiner Weise das Recht jedes Vertragsstaates zu jeder Zeit den Artikel 16 anzuwenden.

Artikel 15

Dieses Abkommen wird in Übereinstimmung gebracht mit jedem mehrseitigen Abkommen, welches die Vertragsstaaten künftig binden wird und dessen Ausführung begonnen hat.

Artikel 16

Jeder Vertragsstaat kann dem andern jederzeit anzeigen, dass er dieses Abkommen aufzuheben wünsche. Eine derartige Mitteilung wird gleichzeitig an die Organisation der Internationalen Zivilluftfahrt gerichtet. Das Abkommen endigt zwölf Monate nach dem Zeitpunkt, an dem der andere Vertragsstaat die Mitteilung erhielt, es sei denn, die Mitteilung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Fehlt eine Empfangsanzeige des andern Vertragsstaates, so gilt die Mitteilung als erhalten vierzehn Tage, nachdem sie der Organisation der Internationalen Zivilluftfahrt zugeht.

Artikel 17

Dieses Abkommen tritt in Kraft am Tage, an dem seine Ratifikation gegenseitig durch Austausch diplomatischer Noten angezeigt wird.

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

So geschehen in Damaskus, am sechszwanzigsten Mai tausendneuhundertvierundfünfzig, in doppelter Ausfertigung, in französischer und arabischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:
(gez.) **Franz Kappeler**
Schweizerischer Gesandter in Syrien

Für die Regierung
der Syrischen Republik:
(gez.) **Rachad Jabbri**
Minister für öffentliche Arbeiten
und Verkehr

Anhang

Die von jedem Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen sind auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates zum Durchgangsverkehr und zu nichtkommerziellen zivilen Zwischenlandungen berechtigt; sie sind überdies berechtigt, auf dem Gebiete des andern Vertragsstaates und auf den in den nachstehenden Tabellen bezeichneten Linien im internationalen Verkehr Fluggäste, Post- und Frachtsendungen zu den in diesem Abkommen umschriebenen Bedingungen aufzunehmen oder abzusetzen.

Tabelle I

Linien, welche die bezeichneten schweizerischen Unternehmungen betreiben können:

Punkte in der Schweiz–Rom–Athen–Istanbul–Beirut–Damaskus,

Punkte in Irak und/oder in Jordanien und/oder in Iran und/oder in Ägypten und über diese Staaten hinaus,

in beiden Richtungen, wobei eine oder mehrere Zwischenlandungen, während allen oder eines Teiles der Flüge, unterlassen werden können.

Tabelle II

Die bezeichneten syrischen Unternehmungen können in beiden Richtungen Luftverkehrslinien betreiben auf Strecken, die an Punkten in Syrien beginnen und über dazwischenliegende Punkte nach der Schweiz und darüber hinausführen. Die dazwischenliegenden Punkte und die Punkte der Landungen in der Schweiz werden später durch gegenseitige Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten festgelegt.

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

**Abkommen zwischen der Schweiz und Iran
über gewerbsmässige Luftverkehrslinien zwischen den
beiden Staaten und darüber hinaus**

Abgeschlossen in Teheran am 27. Mai 1954

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und Seine Kaiserliche Majestät der Schah-
Inschah von Iran,

in gleicher Weise bestrebt, im Hinblick auf die Errichtung und den Betrieb
von Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Schweiz und Irans und
darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

haben als ihre Bevollmächtigten bezeichnet:

Der Schweizerische Bundesrat:

Herrn Minister Dr. Alfred Escher, ausserordentlicher Gesandter und bevoll-
mächtigter Minister der Schweiz in Iran,

Seine Kaiserliche Majestät der Schah-Inschah von Iran:

Seine Exzellenz Herrn Abdollah Entezam, Minister der Auswärtigen Angelegen-
heiten,

welche, gehörig ausgewiesen, folgendes vereinbart haben:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens gilt ohne gegenteilig lautende An-
gaben im Texte selber folgendes:

a. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bezieht sich im Falle von Iran auf
das «Generaldepartement der zivilen Luftfahrt» und auf jede Person oder
Organisation, welche zur Übernahme der gegenwärtig vom genannten Departement
ausgeübten oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist, und im Falle der
Schweiz auf das «Eidgenössische Luftamt» und auf jede Person oder Organisa-
tion, welche zur Übernahme der gegenwärtig vom genannten Amt ausgeübten
oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist.

b. Der Ausdruck «Abkommen von Chicago» bezieht sich auf das am 7. De-
zember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale
Zivilluftfahrt.

c. Die Ausdrücke «Gebiet», «Luftverkehrslinie», «Internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmung» und «Nichtkommerzielle Landung» haben den Sinn, welcher ihnen durch die Artikel 2 und 96 des Abkommens von Chicago gegeben ist.

Artikel 2

a. Für die Errichtung der im Anhang umschriebenen und nachstehend «vereinbarte Linien» bezeichneten internationalen Luftverkehrslinien gewährt unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens jeder Vertragsstaat den Luftverkehrsunternehmungen, welche der andere Vertragsstaat bezeichnen wird, in Anwendung des nachfolgenden Artikels 3:

1. das Recht, sein Gebiet durch ihre Luftfahrzeuge überfliegen zu lassen;

2. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtkommerzielle Landungen vorzunehmen; und

3. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang bezeichneten Punkten Landungen vorzunehmen mit dem Zweck, im internationalen Verkehr Fluggäste, Waren und Postsendungen von oder nach andern gleichfalls bezeichneten Punkten abzusetzen und aufzunehmen.

b. In Kriegsgebieten oder in solchen mit militärischer Besetzung oder Gebieten, welche durch derartige Operationen in Mitleidenschaft gezogen sind, ist der Betrieb der vereinbarten Linien im übrigen der Genehmigung durch die zuständigen Militärbehörden unterworfen.

Artikel 3

a. Jeder Vertragsstaat bezeichnet, indem er den andern Vertragsstaat darüber schriftlich unterrichtet, eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmungen, hinfert «bezeichnete Unternehmungen» genannt, zum Betriebe der vereinbarten Linien. Sobald der andere Vertragsstaat die Benachrichtigung über diese Bezeichnung erhalten hat, erteilt er unter Vorbehalt des nachstehenden Artikels 4 ohne Verzug dieser oder diesen Unternehmungen die entsprechende Betriebsbewilligung.

b. Die bezeichneten Unternehmungen können jedoch angehalten werden, sich bei den für die Betriebsbewilligung zuständigen Luftfahrtbehörden darüber auszuweisen, dass sie den vorgeschriebenen Bedingungen der von diesen Behörden angewendeten Gesetze und Verordnungen für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien genügen, bevor ihnen gestattet wird, die vereinbarten Linien zu eröffnen.

Artikel 4

a. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, die Betriebsbewilligung einer bezeichneten Unternehmung zu verweigern oder, wenn sie erteilt worden ist, zu widerrufen, oder ihre Wirksamkeit vorübergehend aufzuheben, oder ferner die Anwendung dieser Bewilligung solchen Einschränkungen zu unterwerfen, welche er als notwendig erachtet, wenn ihm nicht bewiesen wird, dass ein

wesentlicher Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb dieser Unternehmung in Händen des Vertragsstaates, welcher diese bezeichnet, oder seiner Staatsangehörigen liegen.

b. Jeder Vertragsstaat hat auch das Recht, nachdem er sich mit dem andern Vertragsstaat beraten hat, die Wirksamkeit der einer bezeichneten Unternehmung erteilten Betriebsbewilligung vorübergehend aufzuheben oder die Anwendung dieser Bewilligung solchen Einschränkungen zu unterwerfen, welche er als notwendig erachtet, wenn sich diese Unternehmung nicht den Artikeln 11 und 13 des Abkommens von Chicago, so wie sie derzeit lauten, unterzieht, oder wenn sie die aus diesem Abkommen hervorgehenden Verpflichtungen nicht erfüllt.

Artikel 5

Dieses Abkommen darf weder in der Weise ausgelegt werden, als ob es dem einen oder andern Vertragsstaat oder den bezeichneten Unternehmungen ausschliessliche Rechte übertrage, noch derart, als ob es eine Ausschliessung oder Benachteiligung der Luftverkehrsunternehmungen eines dritten Staates begründe.

Artikel 6

Dieses Abkommen darf nicht derart ausgelegt werden, als ob es den bezeichneten Unternehmungen eines Vertragsstaates das Recht einräume, auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates gegen Entgelt Fluggäste, Waren oder Postsendungen nach einem andern auf dem gleichen Staatsgebiet gelegenen Punkt aufzunehmen.

Artikel 7

a. Die bezeichneten Unternehmungen jedes der beiden Vertragsstaaten haben auf dem Gebiet des andern für den Betrieb der vereinbarten Linien Anspruch auf gleiche und gerechte Behandlung.

b. Die vereinbarten Linien sollen in enger Beziehung mit den Bedürfnissen der Öffentlichkeit stehen und in erster Linie das Zurverfügungstellen eines Beförderungsangebotes mit einem vernünftigen Ausnutzungsgrad bezwecken, welches der laufenden und normalerweise voraussehbaren Verkehrsnachfrage für Fluggäste, Waren und Postsendungen zwischen dem Gebiet des Vertragsstaates, welcher die Unternehmungen bezeichnet, und dem Staat der letzten Bestimmung entspricht.

c. Auf den gemeinsamen Strecken ziehen die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsstaaten ihre gegenseitigen Interessen in Betracht, um ihre Luftverkehrslinien nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

d. Das Recht, auf dem Gebiet eines andern Vertragsstaates als desjenigen, welcher die für die Beförderung beauftragten Unternehmungen bezeichnet hat, Fluggäste, Waren und Postsendungen nach oder von dritten Staaten aufzunehmen und abzusetzen, soll unter Bedingungen ausgeübt werden, bei denen das Beförderungsangebot angepasst ist:

1. an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Herkunftsstaat und den Bestimmungsstaaten;
2. an die Erfordernisse eines Langstreckenverkehrs und
3. an die in den durchquerten Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

Artikel 8

Die auf den vereinbarten Linien zu erhebenden Tarife werden in vernünftiger Höhe vereinbart, wobei alle wesentlichen Grundlagen, insbesondere die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn, die besonderen Gegebenheiten jeder Luftverkehrslinie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, sowie die von andern Luftverkehrsunternehmen auf den beflogenen Strecken oder bestimmten Teilstücken derselben erhobenen Tarife in Betracht zu ziehen sind. Die Tarife werden wenn möglich für jede Strecke zwischen den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten vereinbart, wobei mit andern Luftverkehrsunternehmen, welche die gleiche Strecke oder ein Teilstück derselben befliegen, Fühlung zu nehmen ist. Eine solche Verständigung soll, wenn immer es sich machen lässt, durch das Tarif-Festsetzungsverfahren des Internationalen Lufttransportverbandes (IATA) erzielt werden. Die derart vereinbarten Tarife sind der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zu unterbreiten. Diese Behörden werden sich bemühen, eine Lösung zu finden, wenn die bezeichneten Unternehmen nicht zu einer Einigung gelangen sollten. In letzter Linie wird von dem im nachstehenden Artikel 12 vorgesehenen Verfahren Gebrauch gemacht.

Artikel 9

Die Artikel 9, 13, 14, 15, 24, 29, 31, 32, 33 und 35 des Abkommens von Chicago in ihrer gegenwärtigen Fassung binden die Vertragsstaaten unter sich während der Dauer dieses Abkommens, wie wenn diese Artikel einen integrierenden Bestandteil des letzteren bilden würden, es sei denn, dass die genannten Vertragsstaaten in ihrer Eigenschaft als Mitgliedstaaten des Abkommens von Chicago nicht beide die allfälligen Änderungen dieser Artikel, welche gemäss Artikel 94 des Abkommens in Kraft getreten sind, ratifizieren würden. In diesem Falle binden die derart geänderten Artikel die Vertragsstaaten in gleicher Weise.

Artikel 10

Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsstaates verschaffen den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates, auf deren Gesuch hin, die Angaben und Statistiken, welche vernünftigerweise verlangt werden können, über:

- a. die Häufigkeit der Flüge und das Beförderungsangebot der vereinbarten Luftverkehrslinien; und

b. die Verkehrsleistungen der bezeichneten Unternehmungen des ersten Vertragsstaates nach und von dem Gebiet des andern Vertragsstaates oder die Leistungen im Durchgangsverkehr durch dieses Gebiet, wobei Herkunft und Bestimmung des genannten Verkehrs zu erwähnen ist.

Artikel 11

a. Wenn ein Vertragsstaat es als wünschbar erachtet, die Bestimmungen dieses Abkommens zu ändern, so kann er eine Beratung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten anbegehren. Diese Beratung hat in einem Zeitraum von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Gesuches, zu beginnen. Wenn sich diese Behörden über die am Abkommen vorzunehmende Änderung verständigt haben, so tritt sie in Kraft, nachdem sie durch Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden ist.

b. Die durch einen Vertragsstaat auf den beflogenen Strecken für den Betrieb der vereinbarten Linien durch seine bezeichneten Unternehmungen vorgenommenen Änderungen werden nicht als Änderungen dieses Abkommens betrachtet, ausgenommen, wenn sie durch diese Unternehmungen auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates angeflogene Punkte betreffen. Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsstaates können daher einseitig solche Änderungen vornehmen, immerhin unter der Bedingung, dass sie ohne Verzug den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates angezeigt werden. Wenn diese letzteren Behörden gestützt auf die im vorstehenden Artikel 7 aufgeführten Grundsätze der Meinung sind, dass durch den zwischen dem Gebiet dieses Vertragsstaates und dem neuen Zwischenhalt in einem dritten Staat von den bezeichneten Unternehmungen des ersten Vertragsstaates ausgeübten Verkehr die Interessen einer ihrer eigenen Luftverkehrsunternehmungen gefährdet werden, so verständigen sie sich mit den Luftfahrtbehörden dieses Vertragsstaates, um zu einer befriedigenden Regelung zu gelangen.

Artikel 12

a. Wenn zwischen den Vertragsstaaten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens eine Meinungsverschiedenheit entstehen sollte, so bemühen sie sich vorerst, diese unter sich zu schlichten.

Wenn sie innert eines Zeitraums von neunzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt, an welchem die Streitfrage unter ihnen aufgeworfen wurde, nicht zu einer Verständigung gelangen, so können die Vertragsstaaten vereinbaren, diese Meinungsverschiedenheit sei es einem gemeinsam bezeichneten Schiedsgericht, sei es irgendeiner Person oder Organisation zur Schlichtung zu unterbreiten. Wenn sie sich hierüber nicht verständigen oder wenn sie sich innert eines Zeitraums von dreissig Tagen über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes, welchem nach Vereinbarung die Meinungsverschiedenheit zu unterbreiten ist, nicht einigen können, dann kann jeder der Vertragsstaaten diese dem innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation errichteten zuständigen Gericht

zur Schlichtung unterbreiten. Jeder Vertragsstaat kann vom Schiedsgericht oder von dem innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation errichteten zuständigen Gericht verlangen, je nach Lage des Falles so rasch als möglich die zur Sicherung der Rechte der Vertragsstaaten erforderlichen vorläufigen Massnahmen zu treffen.

c. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich einem gefällten Entscheid zu unterziehen oder die in Anwendung dieses Artikels gebotenen Massnahmen anzuordnen.

d. Unterlässt es ein Vertragsstaat oder eine seiner bezeichneten Unternehmungen, sich diesem Entscheid zu unterziehen oder diese Massnahmen zu treffen, dann kann der andere Vertragsstaat, solange dieser Zustand dauert, die Ausübung aller in Anwendung dieses Abkommens eingeräumten Rechte gegenüber dem im Rückstand befindlichen Vertragsstaat oder der sich im Verzug befindenden bezeichneten Unternehmung verweigern, beschränken oder vorübergehend einstellen.

Artikel 13

Dieses Abkommen ist mit jedem mehrseitigen Abkommen über die Einräumung gewerbsmässiger Rechte für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien, welchem die beiden Vertragsstaaten beitreten sollten, in Einklang zu bringen.

Artikel 14

Dieses Abkommen fällt ein Jahr nach dem Zeitpunkt des Empfanges der Kündigungsanzeige des andern Vertragsstaates beim ersten Vertragsstaat dahin, es wäre denn, dass die genannte Kündigungsanzeige in beiderseitigem Einvernehmen vor Ablauf der Frist zurückgezogen würde. Eine gleiche Anzeige ist gleichzeitig dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu übermitteln. Der Vertragsstaat, welcher die Kündigungsanzeige erhält, hat deren Empfang zu bestätigen. Beim Ausbleiben dieser Empfangsbestätigung gilt die Anzeige vierzehn Tage nach Eingang beim Rat der Organisation als erhalten.

Artikel 15

Dieses Abkommen und sein Anhang sowie alle Zusätze oder spätern Änderungen sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu hinterlegen.

Artikel 16

Dieses Abkommen tritt in Kraft am Tage, an welchem seine Ratifikation gegenseitig durch den Austausch diplomatischer Noten angezeigt wird.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben.

So geschehen zu Teheran, am 27. Mai 1954, in doppelter Ausfertigung in französischer und persischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Im Namen des
Schweizerischen Bundesrates:

(gez.) **Escher**

Im Namen Seiner Kaiserlichen Majestät
des Schah-Inschahs von Iran:

(gez.) **A. Entezam**

Anhang

Tabelle I

Luftverkehrslinien, welche die bezeichneten iranischen Luftverkehrsunternehmen betreiben können:

1. Iran-Beirut-Athen-Rom-Genf und/oder Zürich und darüber hinaus, in beiden Richtungen.
2. Iran-Damaskus-Istanbul-Athen-Rom-Genf und/oder Zürich und darüber hinaus, in beiden Richtungen.

Auf allen vorstehend genannten Luftverkehrslinien können Zwischenlandungen nach Belieben der bezeichneten iranischen Unternehmungen während allen oder eines Teils der Flüge unterlassen werden.

Tabelle II

Luftverkehrslinien, welche die bezeichneten schweizerischen Luftverkehrsunternehmen betreiben können:

1. Schweiz-Rom-Athen-Istanbul-Ankara-Beirut-Damaskus-Lod-Teheran und/oder Abadan und darüber hinaus, in beiden Richtungen.
2. Schweiz-Rom-Athen-Beirut-Damaskus-Lod-Kairo-Basra-Abadan und/oder Teheran und darüber hinaus, in beiden Richtungen.

Auf allen vorstehend genannten Luftverkehrslinien können Zwischenlandungen nach Belieben der bezeichneten schweizerischen Unternehmungen während allen oder eines Teils der Flüge unterlassen werden.

Übersetzung aus dem französischen und englischen Originaltext

Abkommen über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und der Südafrikanischen Union

Abgeschlossen in Bern am 26. August 1954

Datum des Inkrafttretens: 1. April 1955

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens gilt:

- a. der Ausdruck «Gebiet», welcher sich auf einen der Vertragsstaaten bezieht, bedeutet die Landgebiete und die angrenzenden Küstengewässer, welche der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Protektorat, der Mandatsgewalt, der Verwaltung oder der Treuhänderschaft dieses Vertragsstaates unterstellt sind;
- b. der Ausdruck «Luftverkehrslinie» bedeutet jeden regelmässigen Verkehr durch Luftfahrzeuge für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Postsendungen oder Waren;
- c. der Ausdruck «Nichtkommerzielle Landung» bedeutet jede Landung, welche weder ein Aufnehmen noch ein Absetzen von Fluggästen, Postsendungen oder Waren bezweckt.

Artikel 2

Unter dem Vorbehalt des der Regierung der Südafrikanischen Union gewährten Rechts, jederzeit als Gegenleistung eine Luftverkehrslinie zwischen der Südafrikanischen Union und der Schweiz zu betreiben, gestattet die Regierung der Südafrikanischen Union einer vom Schweizerischen Bundesrat bezeichneten Luftverkehrsunternehmung, nachstehend «bezeichnete Unternehmung» genannt, den Betrieb einer Luftverkehrslinie zwischen den Gebieten der Schweiz und der Südafrikanischen Union.

Artikel 3

Ein wesentlicher Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht der bezeichneten Unternehmung muss in Händen schweizerischer Staatsangehöriger liegen.

Artikel 4

Im Sinne dieses Abkommens wird der bezeichneten Unternehmung die Errichtung einer Luftverkehrslinie in beiden Richtungen für die eine oder die andere der nachstehend beschriebenen Linien zugesichert:

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

Artikel 5

Nach freier Wahl können durch die bezeichnete Unternehmung bei jedem Flug alle oder einzelne Zwischenlandungen auf den in Artikel 4 beschriebenen Linien unterlassen werden.

Artikel 6

1. Die auf den nachstehend beschriebenen Strecken gelegenen Punkte, an welchen die bezeichnete Unternehmung unter dem Vorbehalt der Zustimmung aller beteiligter Drittstaaten Fluggäste, Postsendungen und Waren von oder nach dem Gebiet der Südafrikanischen Union

- a. absetzen oder aufnehmen (Kommerzielle Landung) und
- b. weder absetzen noch aufnehmen darf (Nichtkommerzielle Landung), sind:

I. (In Artikel 4, Buchstabe a, beschriebene Linie)

Staat	Kommerzielle Landung	Nichtkommerzielle Landung
Schweiz	Punkte in der Schweiz	—
Italien	—	Mailand oder Rom
Tunesien oder	Tunis oder	—
Algerien oder	Algier oder	—
Vereinigtes Königreich von Libyen	Tripolis	—
Nigeria	Kano	—
Goldküste	Lagos oder Akkra	—
Belgisch Kongo oder	Leopoldville oder	—
Französisch-Äquatorial-Afrika	Brazzaville	—
Vereinigtes Rhodesien und Nyassaland	—	Livingstone
Südafrikanische Union	Johannesburg	—

II. (In Artikel 4, Buchstabe b, beschriebene Linie)

Staat	Kommerzielle Landung	Nichtkommerzielle Landung
Schweiz	Punkte in der Schweiz	—
Italien	—	Mailand oder Rom
Griechenland	Athen	—

Staat	Kommerzielle Landung	Nichtkommerzielle Landung
Libanon oder	Beirut oder	—
Israel	Tel Aviv	—
Ägypten	—	Kairo
Sudan oder	—	Khartum
Äthiopien	Addis Abeba	—
Uganda oder	—	Entebbe oder
Kenia	—	Nairobi
Vereinigtes Rhodesien und Nyassaland	—	Salisbury oder Livingstone
Südafrikanische Union	Johannesburg	—

2. Falls die Regierung der Südafrikanischen Union

- a. ein Luftverkehrsabkommen mit einem dritten Staat abschliesst oder
- b. sich in Anwendung eines bereits abgeschlossenen Luftverkehrsabkommens entschliesst, selbst kommerzielle Rechte in einem dritten Staat auszuüben, wo ihr im Sinne von Absatz 1 kommerzielle Rechte zugestanden worden sind, so können diese überprüft werden.

Artikel 7

Die Häufigkeit der Flüge auf der durch die bezeichnete Unternehmung betriebenen Luftverkehrslinie und auf einer der in Artikel 4 beschriebenen Linienführungen beschränkt sich auf einen Kurs in der Woche.

Artikel 8

Ungeachtet der Bestimmungen des Artikels 6 darf die bezeichnete Unternehmung auf jedem Flug nicht mehr als sechsundfünfzig Fluggäste in Johannesburg absetzen oder aufnehmen, wobei das bei einem Flug nicht ausgenützte Beförderungsangebot nicht auf einen andern Flug übertragen werden darf.

Artikel 9

Die bezeichnete Unternehmung wird weder eine Reklame veröffentlichen noch veröffentlichen lassen, welche geeignet wäre, den Verkehrsstrom über ihren Linienverkehr von Grossbritannien nach dem Gebiete der Südafrikanischen Union oder vom Gebiet der Südafrikanischen Union nach Grossbritannien zu fördern und zu leiten.

Artikel 10

¹ Die Gebühren, welche die Regierung der Südafrikanischen Union von der bezeichneten Unternehmung für die Benützung der Flughäfen und anderer Einrichtungen erhebt oder mit ihrer Einwilligung erheben lässt, werden nicht höher sein als diejenigen, welche durch die Luftfahrzeuge der Südafrikanischen

Union für die Benützung der Flughäfen und anderer Einrichtungen auf gleichartigen internationalen Linien zu entrichten sind.

² Brennstoffe und Ersatzteile, welche durch die bezeichnete Unternehmung, oder auf deren Rechnung, in das Gebiet der Südafrikanischen Union eingeführt oder dort an Bord genommen werden und ausschliesslich für den Gebrauch der Luftfahrzeuge dieser Unternehmung bestimmt sind, geniessen in bezug auf Zollabgaben, Revisions- und andere Gebühren, welche durch die Regierung der Südafrikanischen Union auferlegt wurden, die gleiche Behandlung, welche den eigenen, internationalen Luftverkehrslinien betreibenden Unternehmungen oder den Luftverkehrsunternehmungen des meistbegünstigten Staates zuteil wird.

³ Die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung, welche auf einer der in Artikel 4 beschriebenen Linien Flüge nach oder vom Gebiet der Südafrikanischen Union durchführen oder dasselbe durchqueren, werden für die vorübergehende Einfuhr zollfrei zugelassen, unterstehen aber im übrigen den Zollvorschriften der Südafrikanischen Union. Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, die übliche Ausrüstung und Bordvorräte, welche im Luftfahrzeug der bezeichneten Unternehmung verbleiben, sind im Gebiet der Südafrikanischen Union von Zollabgaben, Revisions- oder anderen Abgaben und ähnlichen Gebühren befreit, selbst wenn diese Vorräte in den Luftfahrzeugen auf Flügen über dem Gebiet der Südafrikanischen Union verwendet werden.

Artikel 11

Die von der bezeichneten Unternehmung zur Anwendung gelangenden Tarife und die Beförderungsbedingungen haben den Empfehlungen des Internationalen Lufttransportverbandes (IATA) zu entsprechen und sind vom Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Südafrikanischen Union zu genehmigen.

Artikel 12

Die bezeichnete Unternehmung wird am Ende jedes Vierteljahres so rasch als möglich die monatlichen Verkehrsstatistiken erstellen und diese den zuständigen Behörden der Südafrikanischen Union in der von dieser Behörde verlangten Form und Art zustellen.

Artikel 13

Die Regierung der Südafrikanischen Union hat das Recht, die in Anwendung dieses Abkommens durch die bezeichnete Unternehmung betriebene Luftverkehrslinie zeitweilig aufzuheben, wenn sich die bezeichnete Unternehmung nicht an die Gesetze und Verordnungen der Regierung der Südafrikanischen Union hält oder irgendeine der in diesem Abkommen niedergelegten Bestimmungen nicht beachtet. Von diesem Recht wird die Regierung der Südafrikanischen Union erst nach Rücksprache mit dem Schweizerischen Bundesrat Gebrauch machen, es sei denn, dass eine sofortige Aufhebung unbedingt notwendig

1302

wird, um neuen Verletzungen von Gesetzen, Vorschriften oder Bedingungen durch die bezeichnete Unternehmung vorzubeugen.

Artikel 14

Dieses Abkommen tritt am 1. April 1955 für unbestimmte Zeit in Kraft; es kann jedoch von jedem Vertragsstaat schriftlich dem andern Vertragsstaat sechs Monate zum voraus gekündigt werden.

Abgeschlossen am 26. August 1954 in Bern in doppelter Ausfertigung, in französischer und englischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen
Bundesrat:

(gez.) **Max Petitpierre**
unter dem Vorbehalt
der Ratifikation

Für die Regierung der
Südafrikanischen Union:

(gez.) **P. O. Sauer**
Verkehrsminister der
Südafrikanischen Union
