

8832**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
betreffend die Genehmigung des Abkommens zwischen der
Schweiz und Algerien über den regelmässigen Luftverkehr**

(Vom 13. September 1963)

Herr Präsident !

Hochgeehrte Herren !

Im Herbst 1962 wurde bei den ersten Fühlungen unserer diplomatischen Vertreter mit den Behörden der Republik Algerien auch die Frage des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und Algerien erörtert. Es zeigte sich, dass beide Seiten an einer regelmässigen Flugverbindung zwischen den beiden Staaten interessiert sind. Unsere nationale Luftverkehrsunternehmung beabsichtigte hierauf, im Frühling 1963 bei den algerischen Behörden das Gesuch um Erteilung einer vorläufigen Bewilligung für den Betrieb einer Linie nach Algier zu stellen, um möglichst rasch den Luftverkehr aufnehmen zu können. Von algerischer Seite wurde indessen der Wunsch geäussert, zuerst ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen und den vorgesehenen Linienbetrieb auf diese zwischenstaatliche Regelung zu stützen. Da uns ganz allgemein und besonders auch in diesem Falle viel an der Schaffung staatsvertraglicher Grundlagen für den regelmässigen Luftverkehr gelegen ist, stimmten wir der sofortigen Aufnahme von Luftverkehrsverhandlungen zu und ermächtigten in Anbetracht der zeitlichen Dringlichkeit den Chef der schweizerischen Verhandlungsdelegation, das Luftverkehrsabkommen zu unterzeichnen und nicht nur, wie sonst üblich, es bloss zu paraphieren.

Die erforderlichen Verhandlungen wurden im Juni 1963 in Algier eröffnet. In verhältnismässig kurzer Zeit wurden die wenigen Differenzpunkte erledigt, so dass das Abkommen schon am 18. Juni unterzeichnet werden konnte. Gemäss seinem Artikel 18 wird es seit dem 28. Juni vorläufig angewendet. Anfangs Juli nahm die Swissair gestützt auf das Abkommen, das im Anhang Strecken «von Punkten in der Schweiz nach Punkten in Algerien und umge-

Dodis

kehrt» vorsieht, den Betrieb der Luftverkehrslinie Genf–Algier auf. Im Herbst dieses Jahres wird voraussichtlich auch die bezeichnete algerische Unternehmung, die Air Algérie, eine Linie nach der Schweiz eröffnen.

Wir haben Ihnen bisher mit einer Botschaft stets mehrere Luftverkehrsabkommen zur Genehmigung unterbreitet, so letztmals am 28. Mai 1963 (BBl 1963, I, 1305) die Abkommen mit der Elfenbeinküste, mit Senegal, mit Guinea und mit dem Sudan. Im vorliegenden Fall gestatten wir uns, ausnahmsweise von dieser Übung abzuweichen, weil wir mit der Ratifikation des Abkommens mit Algerien nicht allzu lange zuwarten möchten und weil es noch einige Zeit dauern dürfte, bis weitere Abkommen unterzeichnet werden.

Grundlage des Abkommens mit Algerien bildet ein schweizerischer Abkommensentwurf. Die meisten Bestimmungen dieses Textes wurden unverändert oder fast unverändert übernommen, so diejenigen über die allgemeinen Verkehrsrechte der bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien (Art. 2), über Erteilung und Entzug der Betriebsbewilligung (Art. 3 und 4), Gebühren und Zollabgaben (Art. 6 und 7), Vorbehalt des Landesrechtes (Art. 8), Ausweise und Zeugnisse (Art. 9), Tarife (Art. 10), Austausch statistischer Angaben (Art. 11), Beratungen zwischen den Vertragsparteien (Art. 12 und 13), Schiedsgerichte (Art. 14) und Kündigung (Art. 17), wobei aber bei dieser letztgenannten Bestimmung auf algerischen Wunsch nur eine kurze Kündigungsfrist von sechs Monaten vorgesehen ist.

Wie bei den meisten Luftverkehrsverhandlungen, die in der letzten Zeit geführt worden sind, nahmen die Diskussionen über die Bemessung des Beförderungsangebotes und über die Gewährung des Rechtes der sogenannten fünften Freiheit in den Verhandlungen über das Abkommen mit Algerien den grössten Raum ein. Den Grundsätzen unserer Luftverkehrspolitik entsprechend schlug die schweizerische Verhandlungsdelegation eine freiheitliche Regelung vor. Von algerischer Seite wurde demgegenüber erklärt, die verhältnismässig kleine nationale algerische Luftverkehrsunternehmung bedürfe eines gewissen staatlichen Schutzes. Zu diesem Zwecke müssten die angebotenen Beförderungsmöglichkeiten zum voraus bestimmt und zwischen den bezeichneten Gesellschaften der beiden Vertragsparteien aufgeteilt werden. Trotz den abweichenden Auffassungen gelang es, eine Annäherung der Standpunkte und schliesslich eine Einigung zu erreichen. Diese ist in Artikel 5 des Abkommens niedergelegt. Die beiden ersten Absätze des Artikels sind dem schweizerischen Musterwortlaut entnommen. Absatz 3 bestimmt, das Beförderungsangebot auf den vereinbarten Linien habe sich vor allem nach der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die betreffende Unternehmung bezeichnet hat, zu richten, eine Vorschrift, wie sie etwas anders formuliert auch im schweizerischen Abkommensentwurf enthalten ist. Absatz 4 ordnet die Beförderungsmöglichkeiten zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und Drittstaaten (fünfte Freiheit). Er enthält die üblichen Schutzklauseln gegen einen Missbrauch dieses Rechts, unterwegs Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen oder abzusetzen. Die Regelung über die Verkehrsrechte in funfter Freiheit hat gegen-

wärtig noch keine praktische Bedeutung, weil man algerischerseits jetzt noch nicht bereit war, neben den schon eingangs genannten Lokallinien zwischen Punkten in der Schweiz und Punkten in Algerien auch noch Transitlinien, d. h. Linien über die Gebiete der Vertragsparteien hinaus, zu vereinbaren. Sie wird aber anwendbar werden, sobald im Anhang einmal auch solche Linien enthalten sein werden, was in absehbarer Zeit der Fall sein könnte. Nach Artikel 13, Absatz 2 des Abkommens können Änderungen des Anhangs unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden.

Das Abkommen zwischen der Schweiz und Algerien über den regelmässigen Luftverkehr entspricht den Grundsätzen unserer Luftverkehrspolitik. Von den Abkommen, die in letzter Zeit mit neu unabhängig gewordenen Staaten Afrikas abgeschlossen worden sind, weicht es am wenigsten von der schweizerischen Auffassung ab. Es handelt sich um einen Staatsvertrag, der auf unbestimmte Dauer abgeschlossen worden ist, wie ausgeführt aber jederzeit auf sechs Monate gekündigt werden kann.

Seine Verfassungsmässigkeit ergibt sich aus den Artikeln 8, 37^{ter} und 85, Ziffer 5 BV.

Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat dem Abschluss des Abkommens zugestimmt.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, den beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Genehmigung des Luftverkehrsabkommens mit Algerien anzunehmen.

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

Bern, den 13. September 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Vizepräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend
die Genehmigung des Abkommens zwischen der
Schweiz und Algerien über den regelmässigen Luftverkehr

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 13. September 1963,

beschliesst:

Einziges Artikel

Das am 18. Juni 1963 in Algier abgeschlossene Abkommen zwischen der Schweiz und Algerien über den regelmässigen Luftverkehr wird genehmigt.
Der Bundesrat wird ermächtigt, dieses Abkommen zu ratifizieren.

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Abkommen

zwischen

der Schweiz und Algerien über den regelmässigen Luftverkehr

Abgeschlossen in Algier am 18. Juni 1963
Zeitpunkt des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Demokratischen Volksrepublik Algerien,

in Erwägung, dass die Schweiz und Algerien Mitgliedstaaten des am 7. Dezember 1944 in Chikago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

und im Bestreben, die Entwicklung des Luftverkehrs zu fördern und die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich im grösstmöglichen Ausmass weiterzuverfolgen,

haben ihre, zu diesem Zwecke gehörig bevollmächtigten Vertreter bezeichnet, die folgendes vereinbart haben:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs gilt:

- a. Das Wort «Abkommen» bezieht sich auf das am 7. Dezember 1944 in Chikago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt.
- b. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörde» bezieht sich im Falle der Schweiz auf das Eidgenössische Luftamt, und im Falle Algeriens auf die Direktion des Verkehrswesens, Subdirektion der Zivilluftfahrt oder, in beiden Fällen auf jede Person oder Organisation, die zur Ausübung der gegenwärtig den genannten Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist.
- c. Der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bezieht sich auf eine Luftverkehrsunternehmung, die eine der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.
- d. Das Wort «Gebiet» hat die in Artikel 2 des Abkommens von Chikago umschriebene Bedeutung.

Artikel 2

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung von Luftverkehrslinien auf den im Anhang dieses Abkommens festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

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

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

Artikel 3

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

2. Die Vertragspartei, welche die Anzeige der Bezeichnung erhalten hat, erteilt der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei, unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels, unverzüglich die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden einer der Vertragsparteien können von der durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung den Nachweis verlangen, dass die Unternehmung in der Lage sei, die Bedingungen zu erfüllen, welche in den durch die genannten Behörden üblicherweise angewendeten Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens von Chikago aufgestellt sind.

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung nicht zu erteilen oder die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung als nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn die betreffende Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, oder in Händen von Staatsangehörigen dieser Partei liegen.

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

einbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 10 dieses Abkommens aufgestellter Tarif für die betreffende Linie in Kraft ist.

Artikel 4

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

- a. wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, oder in Händen von Staatsangehörigen dieser Partei liegen, oder
- b. wenn diese Unternehmung die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. wenn diese Unternehmung die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen und dessen Anhang aufgestellten Bedingungen betreibt.

2. Ausgenommen, wenn der Widerruf, die zeitweilige Aufhebung oder die Auferlage von Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen sind, sofort notwendig sind, um weitere Widerhandlungen gegen Gesetze und Verordnungen zu verhüten, kann ein derartiges Recht erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Artikel 5

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

2. Die bezeichnete Unternehmung jeder Vertragspartei nimmt auf die Interessen der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit sie die vereinbarten Linien dieser letztgenannten Unternehmung nicht ungerechtfertigt beeinträchtigt.

3. Auf jeder der im Anhang festgelegten Strecken dienen die vereinbarten Linien vor allem dazu, bei einer als vernünftig betrachteten Auslastung ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das dem ordentlichen Bedürfnis des internationalen Luftverkehrs von und nach dem Gebiet der Vertragspartei angepasst ist, welche die Unternehmung, welche die genannte Linie betreibt, bezeichnet hat.

4. Die durch eine der Vertragsparteien bezeichnete Unternehmung kann die Verkehrsbedürfnisse zwischen den Gebieten dritter Staaten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei insoweit befriedigen, als diese Bedürfnisse nicht durch örtliche und regionale Linien befriedigt werden. Das Beförderungsangebot für

die Befriedigung dieser Bedürfnisse muss den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien und der Nachfrage von Verkehr von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, angepasst sein.

Artikel 6

1. Die von der bezeichneten Unternehmung einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge, ebenso wie die ordentliche Ausrüstung, die Treib- und Schmierstoffvorräte, sowie die Bordvorräte, einschliesslich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak, dieser Luftfahrzeuge, sind bei der Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und anderen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

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

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

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

Artikel 7

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei, wobei diese Personen und Sachen die ihnen vorbehaltenen Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im di-

rekten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 8

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

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

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

Artikel 9

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

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

Artikel 10

1. Die Tarife für alle vereinbarten Linien sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle mitbestimmenden Einflüsse, namentlich die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, die besonderen Merkmale jeder Linie und die Tarife, welche durch andere Luftverkehrsunternehmungen angewendet werden, in Betracht zu ziehen sind.

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

beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit anderen Luftverkehrsunternehmungen, welche ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmungen sollen, soweit als möglich, dieses Einvernehmen verwirklichen, indem sie sich auf das Tariffestsetzungsverfahren stützen, welches durch die internationale Organisation, welche üblicherweise diese Materie ordnet, aufgestellt worden ist.

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

4. Wenn die bezeichneten Unternehmungen zu keiner Verständigung gelangen können oder wenn die Tarife durch die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt worden sind, werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, den Tarif durch gegenseitige Verständigung zu bestimmen.

5. Beim Fehlen dieser Verständigung wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 14 hiernach vorgesehenen Schiedsverfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder mit dem Artikel 14 hiernach festgesetzt worden sind.

Artikel 11

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

Artikel 12

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

Artikel 13

1. Wenn die eine oder die andere der Vertragsparteien es für wünschbar hält, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie bei der anderen Vertragspartei eine Beratung verlangen. Diese Beratung, welche zwischen den Luftfahrtbehörden mündlich oder schriftlich erfolgen kann, muss innerhalb einer Frist von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges dieser Anzeige an, beginnen. Alle derart vereinbarten Änderungen treten in Kraft, nach dem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

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

Artikel 14

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

2. Zu diesem Zwecke bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter und Angehörigen eines dritten Staates als Präsidenten. Wenn, nach Ablauf von zwei Monaten, gerechnet vom Tage, an welchem die eine der beiden Vertragsparteien vorschlug, den Streit schiedsgerichtlich zu erledigen, die beiden Schiedsrichter nicht bezeichnet worden sind, oder wenn im Laufe des folgenden Monats die Schiedsrichter sich nicht einigen konnten über die Bezeichnung eines Präsidenten, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

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

4. Jede Vertragspartei übernimmt die Vergütung der Tätigkeit ihres Schiedsrichters und die Hälfte der Vergütung des bezeichneten Präsidenten. Das Schiedsgericht entscheidet über die Verteilung der anderen Kosten, welche aus diesem Verfahren entstanden sind.

Artikel 15

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

Artikel 16

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

Artikel 17

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Wunsch anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Anzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitgeteilt. Die Kündigung tritt sechs Monate nach Empfang der Anzeige bei der anderen Vertragspartei in Kraft, es sei denn, diese Anzeige werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so gilt die Anzeige als ihr zugekommen fünfzehn Tage nachdem sie bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation empfangen worden ist.

Artikel 18

1. Dieses Abkommen wird vom zehnten Tage an, nachdem es unterzeichnet worden ist, vorläufig angewendet; es tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig angezeigt haben, dass die ihnen eigenen verfassungsmässigen Vorschriften erfüllt sind.

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

So geschehen zu Algier am 18. Juni 1963 in doppelter Urschrift in französischer Sprache.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) **Fritz Stalder**

Für die Regierung der Demokratischen
Volksrepublik Algerien:

(gez.) **Mehraz**

Anhang

Linienpläne

I

Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichnete Unternehmung Luftverkehrslinien betreiben kann:

Von Punkten in der Schweiz nach
Punkten in Algerien und umgekehrt.

II

Strecken, auf denen die von Algerien bezeichnete Unternehmung Luftverkehrslinien betreiben kann:

Von Punkten in Algerien nach
Punkten in der Schweiz und umgekehrt.

