

92.017

**Botschaft
betreffend verschiedene Abkommen
über den Luftlinienverkehr und die Änderung
von vier Abkommen über den Luftlinienverkehr**

vom 12. Februar 1992

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft mit dem Antrag auf Zustimmung die Entwürfe zu

- einem Bundesbeschluss betreffend verschiedene Abkommen über den Luftlinienverkehr,
- einem Bundesbeschluss betreffend die Änderung von vier Abkommen über den Luftlinienverkehr.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

12. Februar 1992

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Felber
Der Bundeskanzler: Couchepin



Übersicht

Die rechtliche Ordnung, welcher der Betrieb internationaler Luftverkehrslinien unterliegt, stützt sich im wesentlichen auf mehrseitige Übereinkommen und auf zweiseitige Luftverkehrsabkommen. Als aufeinander abgestimmtes Gesamtsystem bilden die multilateralen Abmachungen den rechtlichen Rahmen, in die die bilateralen Vereinbarungen eingefügt werden. Diese stellen als Instrumente zur Ordnung des Marktzutrittes, zur Bestimmung des Beförderungsangebotes sowie zur Festlegung der anwendbaren Tarife die allgemeine Rechtsgrundlage für die Regelung des grenzüberschreitenden, internationalen Luftverkehrs dar.

Die schweizerische Luftverkehrspolitik beruht seit jeher auf einer grundsätzlich freiheitlichen Haltung; einerseits werden die Bestrebungen zur Bildung multilateraler Rahmenbestimmungen aktiv unterstützt, und andererseits wird der Linienverkehr von und nach der Schweiz durch den Abschluss bilateraler Abkommen sichergestellt. Dabei kann ein konkretes eigenes Interesse oder aber der Wunsch eines Partnerstaates für den Abschluss einer staatsvertraglichen Vereinbarung massgebend sein. In vereinzelt Fällen kann es sich vorerst um die Schaffung von Verkehrsrechtsreserven handeln, die zu einem späteren Zeitpunkt ausgeübt werden sollen.

Die neuen bilateralen Abkommen mit Oman, Hong Kong, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Zimbabwe, Australien, Venezuela und Jemen, die Gegenstand dieser Vorlage bilden, sind dazu bestimmt, die Stellung der Schweiz im internationalen Luftverkehr weiterhin zu sichern und im wünschbaren Ausmass auszubauen. Sie werden dazu beitragen, dass unser Land auch mit der zukünftigen Entwicklung in vernünftigem Rahmen Schritt halten kann.

Bei der Änderung der Luftverkehrsabkommen mit Brasilien, Mexiko, den USA und Pakistan geht es um die Aufnahme eines von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ausgearbeiteten und zur Aufnahme in die bilateralen Verträge empfohlenen Artikels über Sicherheitsmassnahmen in der internationalen Zivilluftfahrt. Obwohl die Schweiz bereits mehreren multilateralen Übereinkommen beigetreten ist, welche die internationale Rechtsvereinheitlichung auf diesem Gebiet zum Gegenstand haben, erscheint es als geboten, die entsprechenden Bestimmungen auch in bestehende zweiseitige Vereinbarungen aufzunehmen. Damit wird die Sicherheit der Luftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe rechtlich in möglichst umfassender Art gewährleistet.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Ausgangslage

111 Das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt

Das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt bildet seit dem Zweiten Weltkrieg die rechtliche und technische Grundlage für die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs. Nach Artikel 44 des Übereinkommens verfolgt die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) den Zweck, einheitliche Grundsätze und Verfahren der internationalen Luftfahrt zu entwickeln sowie die Planung und die technische und wirtschaftliche Entwicklung des internationalen Luftverkehrs zu fördern. Heute umfasst die Organisation 164 Staaten. Für die Schweiz ist das Übereinkommen am 4. April 1947 in Kraft getreten (AS 1971 1305).

Nach Artikel 1 des Übereinkommens besitzt jeder Staat über seinem Gebiet die vollkommene und ausschliessliche Lufthoheit. Artikel 6 bestimmt, dass regelmässige Luftverkehrslinien in oder durch das Gebiet eines anderen Vertragsstaates nur mit dessen Ermächtigung betrieben werden dürfen.

Abgesehen von den Regelungen in der Europäischen Gemeinschaft und den derzeitigen Bestrebungen im Rahmen des Europäischen Wirtschaftsraumes bleiben bis heute alle Bemühungen erfolglos, weltweit die Verkehrsrechte im internationalen Linienverkehr mehrseitig zu regeln. Die Interessengegensätze werden wahrscheinlich auch in Zukunft eine umfassende multilaterale Ordnung auf diesem Gebiet verhindern. Die Staaten, die an der Aufrechterhaltung und Förderung des Luftverkehrs als internationalem Transportsystem interessiert sind, räumen sich daher die erforderlichen Verkehrsrechte durch zweiseitige Abkommen ein.

112 Die zweiseitigen Luftverkehrsabkommen

Die in den bilateralen Abkommen zu ordnenden Fragen sind in den meisten Fällen dieselben; die Verhandlungen werden in der Regel auf Grund eines Mustertextes geführt, der von der einen oder andern Partei vorgelegt wird. Der schweizerische Mustertext, der letztmals 1987 überarbeitet und den geänderten Verhältnissen und Anforderungen angepasst wurde, hält sich im wesentlichen an die folgenden Leitlinien:

- Liberale Regelung der Verkehrsrechte, nach dem Grundsatz gleichwertiger Wettbewerbsgelegenheiten, ohne Vorausbestimmung des zugelassenen Beförderungsangebotes (Frequenzen, Flugzeugmuster, Sitzzahlen usw.);
- Gegenseitige Zollfreiheit der verwendeten Luftfahrzeuge;
- Gegenseitige Anerkennung der Lufttüchtigkeits- und Fähigkeitszeugnisse;
- Gegenseitige Genehmigung der anzuwendenden Tarife;
- Freier Transfer der Erträge;

- Gegenseitige Sicherheitsmassnahmen;
- Schiedsgerichtliche Erledigung von Meinungsverschiedenheiten;
- Vorläufige Anwendbarkeit mit der Unterzeichnung;
- Anpassungsfähigkeit an künftige Entwicklungen und Bedürfnisse durch Regelung von Einzelheiten in Anhängen.

Die Verkehrsrechte, die sich die Vertragsparteien gegenseitig einräumen, lassen sich in die zwei Kategorien der technischen und der kommerziellen «Freiheiten» unterteilen. Die technischen Freiheiten ermächtigen die Vertragsparteien, das Gebiet des Partnerstaates ohne Zwischenlandung zu überfliegen (1. Freiheit) und auf dessen Gebiet nichtgewerbliche Landungen vorzunehmen (2. Freiheit). In der Vereinbarung über den Transit internationaler Luftverkehrslinien vom 7. Dezember 1944, die für die Schweiz am 6. Juli 1945 in Kraft getreten ist (BS 13 649), gewähren viele Staaten einander diese beiden Freiheiten auf multilateraler Basis. Die kommerziellen Freiheiten berechtigen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem eigenen Staat und dem Partnerstaat bzw. zwischen dem Partnerstaat und dem eigenen Staat (3. und 4. Freiheit, sog. Direktverkehr); sie beinhalten zusätzlich aber auch das Recht, im Gebiet des Partnerstaates Fluggäste, Fracht und Post nach einem Drittstaat aufzunehmen oder aus einem Drittstaat abzugeben (5. Freiheit bzw. Unterwegsverkehr).

Die Schweiz gehört weltweit zu den Staaten mit den meisten Luftverkehrsabkommen. Bis heute sind insgesamt 102 derartige Abkommen abgeschlossen oder paraphiert worden (93 in Kraft, sechs unterzeichnet, drei paraphiert). Durch diese aktive Luftverkehrspolitik hat sich unser Land im internationalen Luftverkehr eine viel beachtete und angesehene Stellung gesichert. Zurzeit bedient die Swissair 110 Städte in 68 verschiedenen Ländern auf der ganzen Welt, und unsere schweizerischen Flughäfen werden von 72 ausländischen Linienunternehmen angefliegen.

Auch die sieben Abkommen, die wir Ihnen mit dieser Botschaft zur Genehmigung unterbreiten, helfen mit, den Luftverkehr von und nach der Schweiz in vernünftigem Rahmen weiter auszubauen und mit der weltweiten Entwicklung auf diesem Gebiet Schritt zu halten. Im einzelnen handelt es sich um:

- das Abkommen mit dem Sultanat Oman vom 27. September 1986,
- das Abkommen mit der Regierung von Hong Kong vom 26. Januar 1988,
- das Abkommen mit den Vereinigten Arabischen Emiraten vom 13. März 1989,
- das Abkommen mit der Republik Zimbabwe vom 22. Februar 1990,
- das Abkommen mit Australien vom 17. Oktober 1990,
- das Abkommen mit der Republik Venezuela vom 9. August 1991,
- das Abkommen mit der Republik Jemen vom 19. Dezember 1991.

113 Die Änderung von Luftverkehrsabkommen

Bei der Ergänzung der Abkommen mit Brasilien (AS 1969 727), Mexiko (AS 1967 1233), den Vereinigten Staaten von Amerika (BS 13 686) und Pakistan (AS 1953 1221) durch einen Sicherheitsartikel, die wir Ihnen ebenfalls mit dieser Botschaft zur Genehmigung unterbreiten, geht es um die definitive Inkraftset-

zung von schon vorläufig anwendbaren Vertragsbestimmungen. Der Textvorschlag für eine Sicherheitsbestimmung wurde schon vor mehreren Jahren von der ICAO ausgearbeitet. Die Organisation hat ihren Mitgliedstaaten empfohlen, eine solche Bestimmung in die bilateralen Vereinbarungen einzufügen. Die Schweiz hat im September 1986 im Rahmen der 26. Vollversammlung der ICAO einer diesbezüglichen Resolution zugestimmt und die Vorschrift bereits 1987 unverändert in den schweizerischen Musterwortlaut übernommen. Seither abgeschlossene Luftverkehrsabkommen enthalten daher eine solche Sicherheitsklausel.

Das Abkommen mit Mexiko wird zusätzlich durch eine Transferklausel ergänzt, welche der Swissair die Möglichkeit gibt, ihre Einnahmenüberschüsse in die Schweiz zu überweisen. Daneben werden die Luftfahrtbehörden ermächtigt, zukünftige Anhangsänderungen unmittelbar unter sich zu vereinbaren. Beide Bestimmungen bilden üblicherweise Gegenstand von Luftverkehrsabkommen.

12 Ergebnisse des Vorverfahrens

Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat den verschiedenen Abkommen über den Linienverkehr zugestimmt.

2 Besonderer Teil: Erläuterungen zu den einzelnen Abkommen über den Luftlinienverkehr

21 Das Abkommen mit dem Sultanat Oman

211 Ausgangslage

Bereits 1982 zeigten sich die Behörden von Oman am Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der Schweiz interessiert. 1983 weilte eine hochrangige omanische Delegation u. a. zu Handelsgesprächen in Bern. Bei dieser Gelegenheit wurde erneut auf die Wichtigkeit von Luftverkehrsverbindungen hingewiesen und der Wunsch ausgedrückt, die luftverkehrsrechtlichen Beziehungen durch einen Staatsvertrag zu regeln. Obwohl bei der Swissair kein Interesse an einer unmittelbaren Bedienung von Muscat bestand, wurde es im Hinblick auf die Schaffung einer Verkehrsrechtsreserve als zweckmässig erachtet, entsprechende Verhandlungen aufzunehmen. Diese fanden im März 1984 in Oman statt. Weitere Gespräche folgten in der Schweiz. Am 21. September 1984 konnte der Vertragstext paraphiert und am 27. September 1986 schliesslich unterzeichnet werden.

212 Kommentar zu einzelnen Bestimmungen

Die Verhandlungen wurden auf der Grundlage des schweizerischen Musterwortlautes geführt. Die folgenden Abweichungen sind erwähnenswert:

Artikel 8

Gegenseitige Anerkennung der Lufttüchtigkeits-/Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen für den Fall, dass die Mindestanforderungen der ICAO erfüllt sind.

Artikel 9

Die Zollbefreiung beschränkt sich auf Waren, die von den bezeichneten Unternehmen eingeführt werden.

Artikel 12

Für den Verkauf von Beförderungsscheinen gelten die entsprechenden nationalen Rechtsvorschriften.

Artikel 20

Die Kündigung des Vertrages wird nach zwölf Monaten wirksam.

Linienplan

Der Linienplan beschränkt sich auf den Austausch von Rechten für den Direktverkehr. Die Linienführung ist auf zum voraus bestimmte Punkte begrenzt.

213 Beurteilung

Das Luftverkehrsabkommen bildet einen zweckmässigen rechtlichen Rahmen für den Auf- und Ausbau der gegenseitigen Luftverkehrsbeziehungen. Die Abweichungen vom schweizerischen Standardtext sind geringfügig und namentlich deshalb vertretbar, weil das Beförderungsangebot weder mit Bezug auf die Flugzeugtypen noch auf die wöchentlichen Flugzeugbewegungen Beschränkungen unterworfen ist. Der Mangel an Rechten im Unterwegsverkehr ist allerdings bedauerlich. Zurzeit hat die Swissair keine Pläne, Oman ins Streckennetz aufzunehmen.

22 Das Abkommen mit der Regierung von Hong Kong**221 Ausgangslage**

Rechtsgrundlage für die bisherigen Luftverkehrsbeziehungen mit Hong Kong bildet das Luftverkehrsabkommen mit Grossbritannien vom 5. April 1950. Im Hinblick auf die Rückgabe der britischen Kronkolonie an die Volksrepublik China am 1. Juli 1997 haben Grossbritannien und China am 19. Dezember 1984 die sog. «Joint Declaration of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the People's Republic of China on the Question of Hong Kong» unterzeichnet. Die Vereinbarung, welche die Respektierung der vertraglichen Verpflichtungen durch China für 50 Jahre festschreibt, enthält unter anderem Bestimmungen über die Gestaltung des internationalen Luftverkehrs. Hong Kong wird zu einer «special administrative region» (SAR) unter chinesischer Souveränität. Die Behörden der SAR sind ermächtigt, in eigener Zuständigkeit mit Staaten Vereinbarungen abzuschliessen oder bestehende Verträge zu ändern, soweit sich diese auf Hong Kong beschränken.

Auf Wunsch der britischen Behörden wurden 1986 entsprechende Verhandlungen durchgeführt. Dabei ging es darum, die derzeitigen gemeinsamen Rechtsgrundlagen für Grossbritannien und Hong Kong in zwei getrennte Abmachungen überzuführen. Nach langwierigen Verhandlungen konnte das Abkommen für die zukünftige SAR am 5. Mai 1987 paraphiert werden. Die Unterzeichnung erfolgte am 26. Januar 1988.

222 Kommentar zu einzelnen Bestimmungen

Der vereinbarte Abkommenstext übernimmt im wesentlichen die liberalen Grundsätze der 1950 mit Grossbritannien abgeschlossenen Vereinbarung. Bestehende Verkehrsbeschränkungen fanden in Nebenvereinbarungen Platz. Vom derzeitigen Musterwortlaut weichen folgende Bestimmungen ab:

Artikel 1

Anstelle des Begriffes «Gebiet» (territory) wird derjenige der «Zone» (area) gebraucht.

Artikel 3

Rechte in 5. Freiheit können nur ausgeübt werden, wenn sie von den Luftfahrtbehörden vereinbart werden.

Artikel 4

Es besteht die Möglichkeit, mehrere Unternehmen für den Betrieb zu bezeichnen.

Artikel 9

Bei der Tarifgestaltung sind grundsätzlich die Interessen der Benutzer mitzubehütenden.

Artikel 11

Strengere Fassung des Sicherheitsartikels als dies der Vorschlag der ICAO vorseht.

Artikel 14

Für die geschäftliche Tätigkeit der Vertretungen gelten die landesrechtlichen Bestimmungen.

Artikel 21

Keine vorläufige Anwendbarkeit des unterzeichneten Abkommens.

223 Beurteilung

Das neue Abkommen sichert dem schweizerischen Unternehmen die Fortführung des bisherigen Produktionsprogrammes zu mit der Möglichkeit, das Beförderungsangebot zukünftigen Verkehrsentwicklungen anzupassen. Ausser der

rechtlichen Trennung hat sich gegenüber dem Status quo grundsätzlich nichts geändert. Nachdem sich Grossbritannien in der Vergangenheit jedes Zugeständnis in Hong Kong mit grosszügigen schweizerischen Gegenleistungen hatte abgelten lassen, ist bei der gesamtheitlichen Beurteilung der gegenwärtigen verkehrsrechtlichen Situation der Swissair in Grossbritannien ein gewisses Ungleichgewicht zuungunsten des schweizerischen Unternehmens feststellbar. Diesen Mangel gilt es bei zukünftigen Verhandlungen wettzumachen.

23 Das Abkommen mit den Vereinigten Arabischen Emiraten

231 Ausgangslage

Die Swissair fliegt seit 1975 nach Abu Dhabi und Dubai, die zusammen mit fünf anderen Staaten zur 1971 gebildeten Föderation der Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) gehören. Grundlage für die Durchführung dieser Flüge bildeten jeweils auf ein Jahr befristete sog. «operating permits». Um diese rechtlich unbefriedigende Situation zu beheben, bemühte sich die Schweiz schon seit gewisser Zeit, ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen. Weil die Föderation für die Behandlung luftverkehrsrechtlicher Fragen kein zentrales Organ hatte und jeder Teilstaat in diesem Bereich selber zuständig war, hätte grundsätzlich mit jedem einzelnen Gliedstaat ein Abkommen abgeschlossen werden müssen. Auf dieses Vorgehen wurde aus verschiedenen Gründen verzichtet. 1985 änderte sich die Situation. Die VAE schlugen der Schweiz Verhandlungen vor; dabei sollten die VAE als Vertragspartner auftreten. Die Schweiz stimmte diesem Begehren zu und Gespräche wurden festgelegt. Diese führten am 8. Mai 1986 zur Paraphierung eines Abkommenstextes. Dieser wurde am 13. März 1989 unterzeichnet.

232 Kommentar zu einzelnen Bestimmungen

Artikel 3

Zulässigkeit der Mehrfachbezeichnung von Luftverkehrsunternehmen.

Artikel 13

Überweisung von Einnahmenüberschüssen gemäss den innerstaatlichen Rechtsvorschriften.

Artikel 14

Anstellung von Personal in Übereinstimmung mit den landesrechtlichen Vorschriften.

Artikel 16

Erledigung von Meinungsverschiedenheiten ohne Einschaltung eines Schiedsgerichtes.

Artikel 21

Keine vorläufige Anwendbarkeit vom Zeitpunkt der Unterzeichnung an.

233 **Beurteilung**

Das Abkommen regelt in umfassender Weise die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, der Luftfahrtbehörden sowie der bezeichneten Unternehmen. Die Vereinbarung ist eine zeitgemässe Rechtsgrundlage, welche sicherstellt, dass die gegenwärtigen zwischenstaatlichen Luftverkehrsbeziehungen aufrechterhalten bleiben. Zudem enthält das Vertragswerk entsprechende Entwicklungsklauseln, welche die rechtzeitige Anpassung an geänderte Beförderungsbedürfnisse ermöglichen.

24 **Das Abkommen mit der Republik Zimbabwe**

241 **Ausgangslage**

Erste Bemühungen der Schweiz für ein Luftverkehrsabkommen mit Zimbabwe gehen auf die Zeit unmittelbar im Anschluss an die am 18. April 1980 erfolgte Unabhängigkeit zurück. Ein damals gestelltes Konsultationsbegehren wurde abschlägig beantwortet. Trotzdem konnte die Swissair am 6. August 1982 auf der Grundlage einer befristeten Betriebsbewilligung den Linienverkehr nach Harare aufnehmen. Im März 1984 musste der Betrieb wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit eingestellt werden. 1986 signalisierten die zuständigen Behörden ihrerseits die Bereitschaft zur Aufnahme von Regierungsverhandlungen. Wegen übermässiger finanzieller Ansprüche der Gegenpartei scheiterten diese jedoch. Nachdem in Anschluss daran verschiedene schweizerische Vorstösse unternommen worden waren, fanden im Herbst 1987 Fortsetzungsgespräche statt. Am 9. Oktober des gleichen Jahres konnte ein Abkommenstext paraphiert werden. Die Unterzeichnung desselben erfolgte am 22. Februar 1990.

242 **Kommentar zu einzelnen Bestimmungen**

Der schweizerische Musterwortlaut, der als Arbeitsgrundlage diente, konnte im materiellen Bereich weitgehend übernommen werden. Die folgenden Bestimmungen sind abweichend geregelt:

Artikel 11

Einschränkende Bestimmung mit Bezug auf die Geschäftstätigkeit der Unternehmen. Kein Erwerb von Flugscheinen in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten.

Artikel 17

Die Nichtbefolgung schiedsgerichtlicher Entscheide ermächtigt zum vorübergehenden oder völligen Entzug zugestander Rechte.

Linienplan

Im Linienplan sind nur die Rechte für den Direktverkehr vereinbart. Dagegen ist die freie Linienführung sichergestellt.

243 Beurteilung

Das Abkommen ermöglicht der Swissair die jederzeitige Wiederaufnahme ihrer Flugverbindungen nach Harare. Allerdings sind vorgängig verschiedene kommerzielle Auflagen zu erfüllen, die zum Teil mit erheblichen finanziellen Abgeltungen verbunden sind. Die Swissair sieht vor, Zimbabwe erneut im Winter 1992/93 ins Streckennetz aufzunehmen.

25 Das Abkommen mit Australien

251 Ausgangslage

Erste Kontakte mit den australischen Behörden im Zusammenhang mit dem Abschluss eines Luftverkehrsabkommens gehen auf 1969 zurück. Ein damals eingereichtes Begehren für Regierungsverhandlungen wurde abgelehnt. Ihm folgten in regelmässigen Abständen weitere Vorstösse, die jedoch kein Ergebnis zeitigten. Ein erneutes Konsultationsbegehren 1987 zeigte erste Anzeichen einer sich anbahnenden Änderung der bisherigen Luftverkehrspolitik. Das Jahr 1988 brachte endlich den gewünschten Durchbruch; Australien erklärte sich bereit, Verhandlungen mit der Schweiz aufzunehmen. Entsprechende Gespräche wurden im März 1988, im Mai sowie Dezember 1989 durchgeführt. Am 7. Dezember 1989 konnte ein Abkommen paraphiert werden. Die Unterzeichnung fand am 17. Oktober 1990 statt.

252 Kommentar zu einzelnen Bestimmungen

Die Verhandlungen, die drei Runden in Anspruch nahmen, erwiesen sich als äusserst schwierig. Obwohl sich Australien gesprächsbereit zeigte, versuchte die Gegenseite während längerer Zeit, die Notwendigkeit einer staatsvertraglichen Vereinbarung immer wieder in Frage zu stellen. Schliesslich gelang es, die Gegenpartei von der schweizerischen Haltung zu überzeugen und zu einem Vertragsabschluss zu gelangen. Das Abkommen, dem sowohl der schweizerische als auch der australische Musterwortlaut zugrunde liegen, entspricht in seinen wesentlichen Bestimmungen den schweizerischen Vorstellungen. Abweichend sind die folgenden Bestimmungen geregelt:

Artikel 3

Überprüfung des Kapazitätsangebotes in regelmässigen Abständen.

Artikel 5

Strengere Fassung des Sicherheitsartikels im Verhältnis zur ICAO-Empfehlung.

Artikel 11

Anstellung von Personal für die Vertretungen entsprechend den nationalen Rechtsvorschriften. Überweisung von Einnahmenüberschüssen gemäss innerstaatlichen Vorschriften.

Artikel 12

Bei der Tarifgestaltung sind die Interessen der Benutzer zu berücksichtigen.

Artikel 20

Keine provisorische Anwendung vom Zeitpunkt der Unterzeichnung an.

Linienplan

Sidney kann nur in Verbindung mit einem anderen Punkt bedient werden. Im ersten Betriebsjahr darf zudem an diesem Bestimmungsort je Retourflug nur ein An- und Abflug erfolgen.

253 Beurteilung

Das Abkommen ist trotz der zu Beginn einer Betriebsaufnahme auferlegten Einschränkungen der verkehrsrechtlichen Möglichkeiten eine rechtlich ausgewogene Grundlage für den Aufbau der seit langem von der Schweiz gewünschten Luftverkehrsbeziehungen. Der vertragliche Rahmen ermöglicht die Aufnahme von Flugverbindungen unter wirtschaftlich vernünftigen Voraussetzungen. Die Vereinbarung lässt im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen auch zu, dass die derzeitigen operationellen Bedingungen neuen Begebenheiten angepasst werden können. Die Betriebsaufnahme der Swissair ist nicht vor 1993/94 zu erwarten. Nebst fraglicher Wirtschaftlichkeit ist dafür der gegenwärtige Mangel an Piloten und Flugzeugen verantwortlich.

26 Das Abkommen mit der Republik Venezuela**261 Ausgangslage**

Erste Bemühungen der Schweiz, mit Venezuela ein Abkommen abzuschliessen, gehen auf 1968 zurück. Erst viel später, nämlich im Juni 1986, nachdem die Swissair bereits ein Jahr Caracas angeflogen hatte, einigten sich die Luftfahrtbehörden beider Staaten auf ein Verständigungsprotokoll, welches Grundlage für die weitere Durchführung des Flugbetriebes bildete und in einer späteren Phase durch ein förmliches Abkommen ersetzt werden sollte. Verhandlungen in den Jahren 1988 und 1991 erbrachten schliesslich den Erfolg. Am 27. März 1991 konnte ein entsprechendes Abkommen paraphiert werden. Die Unterzeichnung fand am 9. August 1991 statt.

262 Kommentar zu einzelnen Bestimmungen

Die Vertragsbestimmungen entsprechen materiell im wesentlichen dem schweizerischen Musterwortlaut. Die Abweichungen beschränken sich in der Hauptsache auf die folgenden Vorschriften:

Artikel 13

Überweisung von Einnahmenüberschüssen entsprechend der nationalen Rechtsvorschriften.

Linienplan

Austausch von Verkehrsrechten in 3./4. Freiheit. Freie Linienführung auf Zwischenlandepunkte beschränkt.

263 Beurteilung

Dass an die Stelle der Verwaltungsvereinbarung der förmliche Staatsvertrag tritt und dieser die Grundlage für die Gestaltung der zukünftigen Luftverkehrsbeziehungen bildet, dient der Rechtssicherheit. Das ändert nichts an der Tatsache, dass sich die Swissair aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit entschlossen hat, ab 31. Januar 1992 den Flugbetrieb nach Caracas vorderhand einzustellen. Die Wiederaufnahme der Flüge zu einem späteren Zeitpunkt hängt u. a. von der weiteren Entwicklung der Beförderungsnachfrage ab. Das Abkommen stellt daher zur Zeit eine Verkehrsrechtsreserve dar, die jederzeit reaktivierbar ist.

27 Das Abkommen mit der Republik Jemen**271 Ausgangslage**

Bereits 1976 stellten die jemenitischen Behörden das Begehren, ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen. Die schweizerische Stellungnahme fiel negativ aus, nachdem die Swissair kein Interesse an der Aufnahme von Luftverkehrsverbindungen nach Sanaa gezeigt hatte und auch eine Verkehrsrechtsreserve zum damaligen Zeitpunkt als verfrüht angesehen worden war. Diese Situation änderte sich im Zusammenhang mit der zunehmenden wirtschaftlichen Wichtigkeit der arabischen Halbinsel. Im September 1987 fanden auf Wunsch der Schweiz Verhandlungen statt, welche ein Jahr später fortgesetzt und am 10. September 1988 mit der Paraphierung eines Abkommens beendet wurden. Die Unterzeichnung erfolgte am 19. Dezember 1991.

272 Kommentar zu einzelnen Bestimmungen

Abgesehen von redaktionellen Änderungen entspricht das Abkommen in seiner Schlussfassung grösstenteils dem Schweizer Standardtext. Inhaltlich weicht die nachfolgende Bestimmung von diesem Text ab:

Artikel 11

Die Zulässigkeit und das Ausmass von Vertretungen der Luftverkehrsunternehmen untersteht den nationalen Rechtsvorschriften.

Linienplan

Die vereinbarten Verkehrsrechte beschränken sich auf solche für den Direktverkehr.

273 Beurteilung

Das Abkommen bildet die rechtliche Grundlage für die Swissair, jederzeit Luftverkehrsverbindungen nach Sanaa aufzunehmen. Die verkehrsrechtlichen Möglichkeiten sind interessant, und die Planungsflexibilität ist aufgrund der vereinbarten Absprachen gross. Vorderhand sind allerdings keine Flüge nach Jemen vorgesehen.

3 Auswirkungen**31 Finanzielle und personelle Auswirkungen****311 auf den Bund**

Durch die Vorlage entstehen dem Bund keine zusätzlichen Kosten. Mit ihr sind auch keine Auswirkungen auf den Personalbestand verbunden.

312 auf die Kantone und Gemeinden

Die Kantone und Gemeinden werden durch diese Vorlage nicht belastet.

313 Andere Auswirkungen

Die Vorlage bewirkt keine anderen Auswirkungen.

4 Legislaturplanung

Die Vorlage ist für die Legislaturplanung 1991–1995 vorgesehen.

5 Verhältnis zum europäischen Recht

Die schweizerischen Bestrebungen zum Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der EG, separat oder im Rahmen eines Übereinkommens über den EWR, bilden kein Hindernis für die Genehmigung der Abkommen mit ausser-europäischen Staaten.

6 Rechtliche Grundlagen

61 Verfassungsmässigkeit

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage betreffend verschiedene Luftverkehrsabkommen beruht auf Artikel 8 der Bundesverfassung, der den Bund ermächtigt, Staatsverträge mit dem Ausland abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 der Verfassung.

62 Erlassform

Weil die neuen und die zu ändernden Abkommen jederzeit kündbar sind und weil weder ein Beitritt zu einer internationalen Organisation vorgesehen ist noch eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung herbeigeführt wird, untersteht ihre Genehmigung nicht dem Staatsvertragsreferendum nach Artikel 89 Absatz 3 der Bundesverfassung.

5228

Bundesbeschluss betreffend verschiedene Abkommen über den Luftlinienverkehr

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 12. Februar 1992¹⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹ Folgende Abkommen über den Luftlinienverkehr werden genehmigt:

- a. mit dem Sultanat Oman vom 27. September 1986;
- b. mit der Regierung von Hong Kong vom 26. Januar 1988;
- c. mit den Vereinigten Arabischen Emiraten vom 13. März 1989;
- d. mit der Republik Zimbabwe vom 22. Februar 1990;
- e. mit Australien vom 17. Oktober 1990;
- f. mit der Republik Venezuela vom 9. August 1991;
- g. mit der Republik Jemen vom 19. Dezember 1991.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

5228

¹⁾ BBl 1992 II 1202

Bundesbeschluss
betreffend die Änderung von vier Abkommen
über den Luftlinienverkehr

Entwurf

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 12. Februar 1992¹⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹ Folgende Änderungen der Abkommen über den Luftlinienverkehr werden genehmigt:

- a. Änderung vom 26. Oktober 1987 des Abkommens mit Brasilien;
- b. Änderung vom 10. Dezember 1990 des Abkommens mit Mexiko;
- c. Änderung vom 14. Juli 1987 des Abkommens mit den Vereinigten Staaten von Amerika;
- d. Änderung vom 14. November 1991 des Abkommens mit Pakistan.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

5228

¹⁾ BBl 1992 II 1202

Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Sultanat Oman über den Luftlinienverkehr

Übersetzung¹⁾

*Da die Schweiz
und
das Sultanat Oman*

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung auf-
gelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,
um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu
entwickeln, und
um für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien die notwendige Grund-
lage zu schaffen,
haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung des Sultanats Oman
ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die
folgendes vereinbart haben:

Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:
 - a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944
in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die inter-
nationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übe-
reinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94
angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, so-
weit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwend-
bar sind;
 - b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Bundesamt
für Zivilluftfahrt und im Fall von Oman der Minister für Verkehr, oder in
beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegen-
wärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
 - c. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen,
das eine der Vertragsparteien nach Artikel 6 dieses Abkommens bezeichnet
hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
 - d. der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen,
Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen, sowie die Bedingungen, unter
welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere
zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Be-

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes

förderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Artikel 2 Erteilung von Rechten

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

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

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, an jedem Punkt auf den festgelegten Strecken Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzugeben, unter Vorbehalt der im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Bestimmungen.

Artikel 3 Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Linien

1. Die bezeichneten Unternehmen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten. Keine Vertragspartei beschränkt einseitig den Betrieb des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, ausgenommen aufgrund der Bestimmungen dieses Abkommens oder einheitlicher Bedingungen, die sich aus dem Übereinkommen von Chicago ergeben.

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

3. Die vereinbarten Linien der bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien stehen in enger Beziehung zu den öffentlichen Beförderungsbedürfnissen auf den festgelegten Strecken und haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot mit einem vernünftigen Auslastungsgrad zur Verfügung zu stellen, um die gegenwärtigen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnisse für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht sowie Postsendungen von und nach dem Gebiet der Vertragspartei abzudecken, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Gepäck und Fracht sowie Postsen-

dungen, die an Punkten auf den festgelegten Strecken im Gebiet von Staaten, die das Unternehmen nicht bezeichnet haben, aufgenommen und abgesetzt werden, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen festgelegt werden, wonach dieses Angebot angepasst ist:

- a. der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b. der Verkehrsnachfrage der Gebiete, durch die die vereinbarten Linien führen, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsleistungen, die von Unternehmen der in diesem Gebiet gelegenen Staaten erbracht werden; und
- c. den Betriebserfordernissen von Langstreckendiensten.

Artikel 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

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

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise in ihr Gebiet, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln – insbesondere diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar.

Artikel 5 Sicherheit der Luftfahrt

Die Vertragsparteien kommen überein, einander ein Höchstmass an gegenseitiger Unterstützung zukommen zu lassen, um Entführung von Luftfahrzeugen, Anschläge gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen und Flugsicherungsanlagen sowie Drohungen gegen die Sicherheit der Luftfahrt zu verhindern. Sie berücksichtigen dabei die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten Sicherheitsvorschriften. Bei Zwischenfällen oder Drohungen von Luftfahrzeugentführungen oder Anschlägen gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen stehen die Vertragsparteien einander bei, indem sie die in Aussicht genommenen Massnahmen, die eine rasche und sichere Beendigung solcher Zwischenfälle ermöglichen sollen, erleichtern. Jede Vertragspartei überprüft wohlwollend besondere Sicherheitsmassnahmen.

Artikel 6 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist Gegenstand

einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

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

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

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht davon überzeugt ist, dass der wesentliche Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 14 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

Artikel 7 Widerruf oder Aufhebung der Betriebsbewilligung

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

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

2. Ein solches Recht kann erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden, ausser wenn der Widerruf, das vorläufige Verbot oder die Auflage von Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen sind,

unmittelbar nötig sind, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhüten.

Artikel 8 Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden, so lange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt, vorausgesetzt, dass die Erfordernisse für die Ausstellung oder Anerkennung solcher Zeugnisse und Ausweise gleichwertig oder strenger sind als die Mindestanforderungen, die von Zeit zu Zeit in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen von Chicago aufgestellt werden.

Artikel Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Die von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Luftlinien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre Vorräte an Treibstoffen, Schmierstoffen, ihre Ersatzteile, ihre ordentliche Ausrüstung und ihre Bordvorräte (einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak), die ins Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder in diesem Gebiet an Bord genommen werden und einzig zum Verbrauch durch ein Luftfahrzeug dieses Unternehmens oder zum Gebrauch an Bord bestimmt sind, sind im Gebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Revisionsgebühren oder ähnlichen Abgaben und Gebühren befreit, auch wenn solche Vorräte von Luftfahrzeugen auf Flügen in dieses Gebiet verbraucht werden.

2. Teibstoffvorräte, Schmierstoffvorräte, Ersatzteile, ordentliche Ausrüstung (einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord der Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei befinden, sind im Gebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Revisionsgebühren oder ähnlichen Abgaben und Gebühren befreit, auch wenn solche Vorräte von den Luftfahrzeugen auf ihren Flügen in dieses Gebiet verbraucht werden. Die so befreiten Sachen und Vorräte dürfen nur mit Zustimmung der Zollbehörden der anderen Vertragspartei ausgeladen werden. Die Sachen und Vorräte, die wiederum ausgeführt werden, bleiben unter Zollverschluss, bis sie unter Zollaufsicht erneut ausgeführt werden.

Artikel 10 Direkter Durchgangsverkehr

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehalten Zone des Flughafens nicht verlassen, werden einem möglichst vereinfachten Zollverfahren unterworfen.

Artikel 11 Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die sie dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auferlegt oder die sie durch ihre zuständigen Behörden auferlegen lässt, gerecht und vernünftig sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.
2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugsicherungseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, sind nicht höher als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

Artikel 12 Geschäftstätigkeit

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei für seine Geschäftstätigkeit im Dienste des Luftverkehrs Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen; dieses setzt sich aus veretzten oder aus örtlich angestellten Beschäftigten zusammen.
2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei lassen den Vertretungen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei im Rahmen der nationalen Gesetze und Verordnungen die für den Betrieb erforderliche Unterstützung zukommen.
3. Jede Vertragspartei räumt im Rahmen der nationalen Gesetze und Verordnungen dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar oder mittels Agenten zu beteiligen.

Artikel 13 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, Einnahmenüberschüsse, die in einem vernünftigen Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs frei zu überweisen.

Artikel 14 Tarife

1. Tarife, die jedes bezeichnete Unternehmen in Zusammenhang mit Beförderungen von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei anzuwenden hat, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Betriebskosten, eines vernünftigen Gewinnes und der Tarife, die von anderen Luftverkehrsunternehmen angewandt werden, in Betracht zu ziehen sind.
2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen von den bezeichneten Unternehmen der beiden Ver-

tragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dafür soweit als möglich das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) oder einer ähnlichen internationalen Organisation anzuwenden.

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

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

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 18 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 18 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

7. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei bemühen sich sicherzustellen, dass die bezeichneten Unternehmen die den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien unterbreiteten und von diesen genehmigten Tarife einhalten und dass kein Unternehmen auf einem Teil dieser Tarife in irgendeiner Weise, direkt oder indirekt, unerlaubte Ermässigungen gewährt.

Artikel 15 Unterbreitung und Genehmigung der Flugpläne

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

Artikel 16 Statistische Angaben

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

Artikel 17 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über irgendwelche Fragen in Zusammenhang mit diesem Abkommen verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

Artikel 18 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über das Abkommen, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege behoben werden können, werden auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

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

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

Artikel 19 Änderungen

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens ausserhalb des Anhanges zu ändern, so wird eine solche Änderung, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben, vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

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

3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen derart geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Artikel 20 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.
2. In diesem Fall endet das Abkommen zwölf Monate nach Empfang der Anzeige durch die andere Vertragspartei.
3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 21 Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Artikel 22 Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig angewandt; es tritt am Tage des Austausches diplomatischer Noten in Kraft, durch den jede Vertragspartei bestätigt, dass die verfassungsmässigen Vorschriften über die Genehmigung dieses Abkommens erfüllt sind.

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

Geschehen in Muskat am 27. September 1986 in doppelter Urschrift in arabischer, französischer und englischer Sprache. Im Fall von Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Guy Ducret

Für die
Regierung des Sultanats Oman:
Maubarak Al Khadouri

Linienpläne**Linienplan I**

1. Strecken, die vom bezeichneten Unternehmen der Schweiz betrieben werden:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Oman	Punkte über Oman hinaus
Punkte in der Schweiz	Wien	Muscat	Karachi
	Belgrad		Bombay
	Athen		Colombo
	Istanbul		Kuala Lumpur
	Nicosia/Larnaca		Singapur
	Kairo		Jakarta
	Beirut		Bangkok
	Damaskus		Manila
	Amman		Hongkong
	Bagdad		Seoul
	Kuwait		Tokio
	Dhahran		Peking
	Bahrain		
	Abu Dhabi		
	Dubai		
Sharjah			

2. Das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen kann auf allen oder einem Teil der Flüge jeden der obigen Punkte unter der Bedingung auslassen, dass die vereinbarten Linien auf diesen Strecken an einem Punkt in der Schweiz beginnen.
3. Die Punkte der festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermassen direkten Strecke betrieben wird.
4. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
5. Jedes bezeichnete Unternehmen kann die oben aufgeführten Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

Linienplan II

1. Strecken, die vom bezeichneten Unternehmen des Sultanats Oman betrieben werden:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Oman	Rom	Genf	Paris
	Athen	oder	Nizza
	Nicosia/Larnaca	Zürich	London
	Beirut	oder	Manchester
	Damaskus	Basel	Birmingham
	Amman		Frankfurt
	Bagdad		München
	sowie neun andere Punkte		Wien
			sowie neun andere Punkte

2. Das von Oman bezeichnete Unternehmen kann auf allen oder einem Teil der Flüge jeden der obigen Punkte unter der Bedingung auslassen, dass die vereinbarten Linien auf diesen Strecken an einem Punkt in Oman beginnen.
3. Die Punkte der festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer einigermaßen direkten Strecke betrieben wird.
4. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
5. Jedes bezeichnete Unternehmen kann die oben aufgeführten Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

**Abkommen
zwischen dem Schweizerischen Bundesrat
und der Regierung von Hong Kong
über den Luftlinienverkehr**

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung von Hong Kong,*

vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zu schliessen, um die Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Hong Kong zu ordnen, haben folgendes vereinbart:

Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, sofern der Text nichts anderes bestimmt:

- a. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall von Hong Kong der Direktor für Zivilluftfahrt oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben oder ähnliche Aufgaben auszuüben;
- b. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das nach Artikel 4 dieses Abkommens bezeichnet und im Besitz einer Betriebsbewilligung ist;
- c. der Ausdruck «Zone» im Fall der Schweiz das «Gebiet», wie es in Artikel 2 des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt umschrieben ist; mit Bezug auf Hong Kong sind die Insel Hong Kong, Kowloon und die New Territories miteingeschlossen;
- d. die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nichtgewerbsmässige Landung» das, was in Artikel 96 des genannten Übereinkommens festgelegt ist;
- e. der Ausdruck «Gebrauchsgebühr» eine Gebühr, welche die zuständigen Behörden den Luftverkehrsunternehmen auferlegen oder deren Erhebung von ihnen zugelassen ist für die Bereitstellung von Flughafengelände, Flughafeneinrichtungen oder Flugsicherungsanlagen, unter Einschluss von Leistungen, die damit verbunden sind und von Erleichterungen, die Flugzeuge, Besatzungen, Fluggäste und Fracht geniessen.
- f. der Ausdruck «dieses Abkommen» schliesst den Anhang und jede Änderung desselben oder des Abkommens mit ein;

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes

- g. der Ausdruck «Gesetze und Verordnungen» einer Vertragspartei die Gesetze und Verordnungen, die in der Zone dieser Partei jeweils in Kraft sind.

Artikel 2 Bestimmungen des Übereinkommens von Chikago für die internationalen Luftverkehrslinien

Die Vertragsparteien halten sich bei der Anwendung dieses Abkommens soweit an die Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt und seiner Anhänge, als diese Bestimmungen auf die internationalen Luftverkehrslinien anwendbar sind.

Artikel 3 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für den Betrieb ihrer internationalen Luftverkehrslinien:

- a. das Recht, die Zone ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, in der genannten Zone nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen.

2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen vereinbarten Rechte, um auf den im entsprechenden Abschnitt des Anhangs zu diesem Abkommen aufgeführten Strecken internationale Luftverkehrslinien zu betreiben. Diese Linien und diese Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt. Beim Betrieb einer vereinbarten Linie auf einer festgelegten Strecke geniessen die von jeder Vertragspartei bezeichneten Unternehmen zusätzlich zu den in Absatz 1 dieses Artikels festgelegten Rechten das Recht, in der Zone der anderen Vertragspartei Landungen vorzunehmen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzugeben:

- a. von und nach der Zone der ersten Vertragspartei; und
- b. von und nach Zwischenlandepunkten und Punkten darüber hinaus, die von Zeit zu Zeit zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

3. Keine Bestimmung von Absatz 2 dieses Artikels berechtigt die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei, an einem Punkt in der Zone der anderen Vertragspartei gegen Entgelt oder in Ausführung eines Mietvertrages Fluggäste und Fracht sowie Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt in der Zone dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

4. Wenn das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, von Unruhen oder politischer Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung des Betriebes dieser Linie zu erleichtern, indem diese Strecken auf zweckmässige Weise vorläufig wiederum hergestellt werden.

Artikel 4 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Anzeige an die andere Vertragspartei ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken zu bezeichnen.
2. Die andere Vertragspartei, die die Anzeige der Bezeichnung erhalten hat, erteilt unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem oder den bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendigen Betriebsbewilligungen.
3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von einem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von diesen Behörden üblicherweise angewandten Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben sind.
4. a. Die Regierung von Hong Kong ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligungen zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen als nötig erscheinen, wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der schweizerischen Vertragspartei oder schweizerischer Staatsangehöriger liegen.
b. Die schweizerische Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligungen zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen als nötig erscheinen, wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass dieses Unternehmen in Hong Kong zugelassen ist oder dort den Hauptsitz für seine Tätigkeit hat.
5. Sobald ein Unternehmen so bezeichnet ist und die Betriebsbewilligung besitzt, kann es die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass es sich entsprechend den anwendbaren Bestimmungen dieses Abkommens verhält.

Artikel 5 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrer Zone den Einflug oder den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge in ihrer Zone regeln, sind auf das bezeichnete Unternehmen oder die bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei ohne Unterschied mit Bezug auf die Staatszugehörigkeit anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise in ihre Zone oder die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Einwanderung, die Pässe, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind von den Fluggästen und Besatzungen zu beachten und bei der Beförderung von Fracht oder Postsendungen durch das bezeichnete Unternehmen oder die bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Einreise, der Ausreise oder während des Aufenthaltes in der Zone der ersten Vertragspartei einzuhalten. Den gleichen Verpflichtungen obliegen Personen, die für Fluggäste, Besatzungen, Fracht oder Postsendungen verantwortlich sind.

3. Keine Vertragspartei darf ihrem oder ihren eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem oder den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

Artikel 6 Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen oder vorübergehend aufzuheben oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterwerfen, die sie als nötig erachtet,

- a. (i) wenn, was die Regierung von Hong Kong betrifft, ihr nicht der Nachweis erbracht wird, dass ein überwiegender Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der schweizerischen Vertragspartei oder schweizerischer Staatsangehörigen liegen;
- (ii) wenn, was die schweizerische Vertragspartei betrifft, ihr nicht der Nachweis erbracht wird, dass dieses Unternehmen in Hong Kong zugelassen ist und dort den Hauptsitz seiner Tätigkeit hat; oder
- b. wenn dieses Unternehmen Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder
- c. wenn dieses Unternehmen auf andere Weise die in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen verletzt.

Artikel 7 Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Linien

1. Die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien haben für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken gleiche und gerechte Möglichkeiten.

2. Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei nehmen beim Betrieb der vereinbarten Linien Rücksicht auf die Interessen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieser letztere

nannten Unternehmen auf den gleichen Strecken oder Teilen davon nicht ungerchtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Die vereinbarten Linien, die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien sichergestellt werden, stehen in enger Beziehung mit den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen auf den festgelegten Strecken; ihr Hauptziel besteht darin, unter Beachtung eines vernünftigen Zuladungskoeffizienten ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das den gegenwärtigen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnissen für die Beförderung von Fluggästen und Fracht unter Einschluss von Postsendungen von oder nach der Zone der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Angebot für die Beförderung von Fluggästen und Fracht unter Einschluss von Postsendungen, die auf den festgelegten Strecken an anderen Punkten als an denjenigen in der Zone der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, ein- und ausgeladen werden, muss mit den allgemeinen Grundsätzen übereinstimmen, wonach das Angebot angepasst ist:

- a. der Verkehrsnachfrage von und nach der Zone der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b. der Verkehrsnachfrage des durchquerten Gebietes, unter Berücksichtigung anderer Luftverkehrslinien, die von Luftverkehrsunternehmen von Staaten, die in diesem Gebiet liegen, betrieben werden;
- c. den Erfordernissen eines Betriebes für Langstreckenverkehr.

Artikel 8 Genehmigung der Flugpläne

1. Die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien unterbreiten den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens dreissig Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgeschlagenen Zeitpunkt die für die vereinbarten Linien vorgesehenen Flugpläne zur Genehmigung.

2. Die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien können auf «ad hoc»-Basis Verdichtungsflüge mit Bezug auf die vereinbarten Linien durchführen. Begehren für die Genehmigung solcher Flüge sind bei den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien mindestens drei Arbeitstage vor dem für die Durchführung vorgeschlagenen Zeitpunkt einzureichen.

Artikel 9 Tarife

1. Der Ausdruck «Tarif» bedeutet:

- a. der von einem Unternehmen erhobene Preis für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck auf den regelmässig beflogenen Luftverkehrslinien sowie die Kosten und Bedingungen, die bei einer solchen Beförderung für die damit verbundenen Dienste gelten;
- b. der Frachttarif, der von einem Unternehmen für die Beförderung von Fracht auf den regelmässig beflogenen Luftverkehrslinien erhoben wird (ausgenommen Beförderung von Postsendungen);

- c. die Bedingungen, die die Verfügbarkeit oder die Anwendbarkeit dieses Preises oder dieses Frachttarifs regeln, unter Einschluss von damit verbundenem Gewinn; und
 - d. die Höhe der Kommission, die von einem Unternehmen einem Agenten für den Verkauf von Flugscheinen oder für das Ausstellen von Frachtbriefen für die Beförderung auf regelmässige beflogene Luftverkehrslinien bezahlt wird.
2. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei anwendbaren Tarife sind in vernünftiger Höhe festgelegt, unter Einschluss aller bestimmenden Elemente, einschliesslich der Betriebskosten, der Interessen der Benutzer, eines vernünftigen Gewinnes, der Besonderheiten jeder Linie und der Tarife, die von anderen Luftverkehrsunternehmen erhoben werden.
3. Die im Absatz 2 dieses Artikels erwähnten Tarife können zwischen den bezeichneten Unternehmen vereinbart werden, die nach Rücksprache mit anderen Unternehmen deren Genehmigung einholen. Wenn das bezeichnete Unternehmen die Zustimmung der anderen bezeichneten Unternehmen zum Tarif nicht erlangen kann, oder wenn kein anderes bezeichnetes Unternehmen die gleiche Strecke bedient, kann das bezeichnete Unternehmen Tarife unterbreiten und die Luftfahrtbehörde kann diese genehmigen. «Die gleiche Strecke» bedeutet in diesem Zusammenhang die Strecke, die bedient wird, und nicht die festgelegte Strecke.
4. Die in Absatz 3 dieses Artikels erwähnten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens sechzig Tage vor dem Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung zu unterbreiten. Wenn weder die eine noch die andere der Luftfahrtbehörden ihre Nichtgenehmigung innerhalb von dreissig Tagen nach der Unterbreitung der Tarife bekanntgibt, gelten diese Tarife als genehmigt. In besonderen Fällen können diese Fristen unter Vorbehalt der Zustimmung der besagten Behörden verkürzt werden.
5. Wenn ein Tarif von den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nicht nach Absatz 4 dieses Artikels genehmigt wird, bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, diesen Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzulegen. Verhandlungen beginnen innerhalb einer Frist von dreissig Tagen vom Tag an gerechnet, an dem die Nichtgenehmigung des Tarifes von den Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mitgeteilt wird. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 17 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren unterworfen.
6. Ein bereits festgesetzter Tarif bleibt solange in Kraft, bis ein neuer Tarif in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 17 dieses Abkommens festgelegt ist, höchstens jedoch während zwölf Monaten vom Tag an gerechnet, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei dessen Genehmigung verweigert haben.

7. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei bemühen sich sicherzustellen, dass sich die bezeichneten Unternehmen an die festgesetzten und den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien unterbreiteten Tarife halten und dass kein Unternehmen, auf welche Art auch immer, unerlaubterweise irgendwelche Tarifermäßigungen gewährt, sei es direkt oder indirekt.

Artikel 10 Zölle

1. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Treib- und Schmierstoffe, die Ersatzteile einschliesslich der Motoren und ihre Bordvorräte (einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, aber auch andere Gegenstände), die sich an Bord befinden, sind von der anderen Vertragspartei auf der Grundlage des Gegenrechts von allen Zöllen, indirekten Abgaben, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit, die sich nicht auf die Kosten für die bei der Ankunft zur Verfügung gestellten Dienstleistungen stützen, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben.

2. Die ordentliche Ausrüstung, die Ersatzteile, die Vorräte an Treib- und Schmierstoffen, die Bordvorräte, der Vorrat an gedruckten Flugscheinen, die Luftfrachtbriefe, die Drucksachen, die den Briefkopf eines bezeichneten Unternehmens der einen oder anderen Vertragspartei tragen und das übliche Propaganda-Material, das von diesem bezeichneten Unternehmen kostenlos abgegeben wird, welche in die Zone der anderen Vertragspartei vom bezeichneten Unternehmen oder auf seine Rechnung mitgebracht werden oder die sich an Bord eines Luftfahrzeuges befinden, welches vom bezeichneten Unternehmen eingesetzt wird und einzig zum Gebrauch an Bord beim Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien bestimmt sind, sind von der anderen Vertragspartei auf der Grundlage des Gegenrechts von allen Zöllen, indirekten Abgaben, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit, die sich nicht auf die Kosten für die bei der Ankunft zur Verfügung gestellten Dienstleistungen stützen, selbst für den Fall, dass diese Vorräte während einem Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über der Zone der Vertragspartei durchgeführt wird, in welcher sie an Bord genommen wurden.

3. Die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgezählten Gegenstände können auf Verlangen unter die Aufsicht oder die Kontrolle der zuständigen Behörden gestellt werden.

4. Die normale Bordausrüstung, die Ersatzstücke, die Vorräte an Treib- und Schmierstoffen und die Bordvorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeuges eines bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei befinden, können in der Zone der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieser Vertragspartei ausgeladen werden; diese können verlangen, dass das Material unter ihre Aufsicht gestellt wird, bis es wieder ausgeführt wird oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

5. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung wird auch für den Fall gewährt, dass ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei mit einem oder anderen Luftverkehrsunternehmen Vereinbarungen abgeschlossen hat für die Miete oder die Übergabe in der Zone der anderen Vertragspartei von in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgezählten Gegenständen, vorausgesetzt, dass das oder die Unternehmen in gleichem Mass eine solche Befreiung von Seiten dieser anderen Vertragspartei geniessen.

Artikel 11 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Die Vertragsparteien handeln insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal.

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und gegen Einrichtungen und Dienste der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum am 7. Dezember 1944 zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen. Sie verlangen, dass bei ihnen selbst eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrer Zone haben, und Flughafenhalter, die sich in ihrer Zone befinden, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihre Zone, die Ausreise oder den Aufenthalt in der Zone verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrer Zone zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahr-

zeuge oder der Beladung zu überprüfen. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

Artikel 12 Lieferung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf Verlangen periodisch Angaben oder andere statistische Auskünfte, die vernünftigerweise verlangt werden können, um das Beförderungsangebot auf den vereinbarten Linien zu überprüfen, welches von den bezeichneten Unternehmen der eingangs dieses Artikels erwähnten Vertragspartei zur Verfügung gestellt wird. Diese Angaben umfassen jede verlangte Auskunft, um den Verkehrsumfang bestimmen zu können, welcher von diesem Unternehmen auf den vereinbarten Linien befördert wird.

Artikel 13 Überweisung von Erträgen

Ein von Hong Kong bezeichnetes Unternehmen hat das Recht, örtliche Einnahmen, die örtliche Ausgaben überschreiten, umzurechnen und auf Verlangen nach Hong Kong zu überweisen. Ein von der Schweiz bezeichnetes Unternehmen hat das Recht, örtliche Einnahmen, die örtliche Ausgaben überschreiten, umzurechnen und auf Verlangen in die Schweiz zu überweisen. Die Umrechnung und Überweisung sind ohne Einschränkung zugelassen. Dabei ist der für übliche Transaktionen gültige Wechselkurs anwendbar, der zum Zeitpunkt der Umrechnung und Überweisung dieser Erträge gilt.

Artikel 14 Vertretung der Unternehmen

Das bezeichnete Unternehmen oder die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei haben im Rahmen der Gesetze und Verordnungen der anderen Vertragspartei über die Einreise, den Aufenthalt und die Anstellung von Personal das Recht, in die Zone der anderen Vertragspartei Personal einzuführen und dort zu belassen, welche für ihr eigenes Führungspersonal, für technisches und Betriebspersonal sowie für andere Fachleute erforderlich ist, um das Angebot der Luftverkehrslinie sicherzustellen.

Artikel 15 Benützungsgebühren

1. Keine der Vertragsparteien auferlegt dem oder den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei Benützungsgebühren oder lässt zu, dass solche Gebühren auferlegt werden, die höher sind als diejenigen, die sie ihrem eigenen Unternehmen für den Betrieb gleichwertiger internationaler Luftverkehrslinien auferlegt.

2. Jede Vertragspartei ermutigt zu Verhandlungen zwischen ihren zuständigen Behörden im Gebührenbereich und zwischen den Unternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen in Anspruch nehmen; diese Verhandlungen können über Organisationen erfolgen, in welchen die Unternehmen vertreten sind. Bevor Änderungen im Gebührenbereich eingeführt werden, sind die Benutzer in zweckmässiger Weise zu informieren, damit sie in der Lage sind, ihre Ansichten über die gemachten Vorschläge vorzubringen. Jede Vertragspartei bemüht sich, die für den Gebührenbereich zuständigen Behörden und die Unternehmen dazuzubringen, geeignete Informationen hinsichtlich der Benützungsgebühren auszutauschen.

Artikel 16 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Durchsetzung, die Auslegung, die Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, müssen innerhalb von sechzig Tagen vom Zeitpunkt an gerechnet beginnen, an dem die andere Vertragspartei das schriftliche Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien haben etwas anderes vereinbart.

Artikel 17 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Wenn Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens entstehen, bemühen sich die Vertragsparteien zuerst, diese auf dem Weg von Verhandlungen zu bereinigen.

2. Wenn es den Vertragsparteien nicht gelingt, ihre Meinungsverschiedenheiten auf dem Weg von Verhandlungen zu regeln, können sie diese einer Person oder einem Organ, auf die bzw. auf das sie sich geeinigt haben, unterbreiten, oder die Meinungsverschiedenheiten werden auf Ersuchen einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet, welches sich wie folgt zusammensetzt:

- a. Jede Vertragspartei bezeichnet innerhalb einer Frist von dreissig Tagen nach Eingang des Begehrens für einen Schiedsspruch einen Schiedsrichter. Ein Angehöriger eines Staates, der hinsichtlich der Meinungsverschiedenheiten als neutral zu beurteilen ist, übernimmt den Vorsitz des Schiedsgerichtes und wird im Einvernehmen mit den beiden Schiedsrichtern als drit-

ter Schiedsrichter bezeichnet; diese Bezeichnung erfolgt innerhalb einer Frist von sechzig Tagen nach der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters.

- b. Wenn innerhalb der vorgenannten Fristen keine Bezeichnung erfolgt, kann die eine oder andere Vertragspartei den Präsidenten des Rates der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderliche Ernennung innerhalb einer Frist von dreissig Tagen vorzunehmen. Wenn der Präsident dafür hält, dass das Land, dessen Angehöriger er ist, als nicht neutral hinsichtlich der zu beurteilenden Meinungsverschiedenheiten zu betrachten ist, nimmt der Amtsaltere unter den Vizepräsidenten die Bezeichnung vor, soweit er selbst nicht aus den vorgenannten Gründen darauf verzichten muss.

3. Ohne anderslautende Bestimmung in diesem Artikel oder soweit die Vertragsparteien nichts anderes vereinbart haben, bestimmt das Schiedsgericht den Umfang seiner Gerichtsbarkeit und setzt sein eigenes Verfahren fest. Auf Veranlassung des Gerichtes oder auf Ersuchen einer der Vertragsparteien wird spätestens dreissig Tage nach der vollkommenen Bestellung des Gerichtes eine Sitzung durchgeführt, um den **genauen Streitgegenstand zu bestimmen, der zu beurteilen ist** sowie um die besonderen Verfahren festzulegen, die zu beachten sind.

4. Sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbart haben oder das Schiedsgericht nichts anderes vorschreibt, fasst jede Vertragspartei innerhalb einer Frist von vierzig Tagen nach der vollständigen Bestellung des Gerichtes ein Memorandum ab. Auf Ersuchen einer Vertragspartei oder von sich aus schreitet das Schiedsgericht dreissig Tage nach der Hinterlegung der Klageantworten zur Anhörung der Parteien.

5. Das Gericht bemüht sich, innerhalb von dreissig Tagen im Anschluss an die Anhörung einen schriftlichen Bescheid zu fällen oder, in Ermangelung einer Anhörung, nach der Übergabe der beiden Klageantworten. Der Entscheid erfolgt aufgrund der Stimmenmehrheit.

6. Innerhalb von vierzehn Tagen nach Empfang des Entscheides können die Vertragsparteien Verständnisfragen stellen, und die entsprechenden Erklärungen sind innerhalb von vierzehn Tagen nach der Fragestellung abzugeben.

7. Der Gerichtsentscheid bindet die Vertragsparteien.

8. Jede Vertragspartei übernimmt die Kosten des von ihr bezeichneten Schiedsrichters. Die anderen Kosten des Gerichts übernimmt je zur Hälfte eine Vertragspartei, unter Einschluss der Kosten, die sich in Übereinstimmung mit den in Absatz 2, Buchstabe b dieses Artikels vorgesehenen Verfahren aus der Verpflichtung des Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ergeben.

Artikel 18 Änderungen

Wenn es eine der Vertragsparteien als wünschbar erachtet, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern und eine solche Änderung von beiden Vertragsparteien angenommen wird, kann sie vom Zeitpunkt an voläufig angewandt werden, an dem sie vereinbart wird; die Änderung tritt in Kraft, sobald sie von beiden Vertragsparteien schriftlich bestätigt worden ist.

Artikel 19 Kündigung

Jede Vertragspartei kann jederzeit der anderen Vertragspartei schriftlich ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Das Abkommen endet um Mitternacht (massgebend ist der Ort des Empfangs der Mitteilung), unmittelbar vor Ablauf eines Jahres seit dem Zeitpunkt des Empfangs der Mitteilung durch die andere Vertragspartei, sofern die Mitteilung nicht vor Ablauf dieser Zeitspanne in gegenseitigem Einvernehmen zurückgezogen wird.

Artikel 20 Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen sowie jede spätere Änderung werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.

Artikel 21 Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien schriftlich die Erfüllung ihrer verfahrensrechtlichen Vorschriften angezeigt haben, soweit solche Verfahren erforderlich sind.

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierungen gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Abkommens unterzeichnet.

Geschehen in Hong Kong am 26. Januar 1988 in doppelter Urschrift, in französischer und englischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Für den
schweizerischen Bundesrat:
Ernst Aebi

Für die
Regierung von Hong Kong
Anson Chan

Linienpläne**Abschnitt I**

Strecken, welche das oder die von Hong Kong bezeichneten Unternehmen betreiben können:

Hong Kong – Zwischenlandepunkte – ein Punkt in der Schweiz – Punkte darüber hinaus.

Anmerkungen

1. Das oder die von Hong Kong bezeichneten Unternehmen können die auf den vorerwähnten Routen genannten Punkte bei allen oder einem Teil der Flüge auslassen, und sie können diese in beliebiger Reihenfolge unter der Voraussetzung bedienen, dass die vereinbarten Linien auf diesen Routen in Hong Kong beginnen.
2. Soweit die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien nicht von Zeit zu Zeit anders übereinkommen, kann kein Verkehr an einem Zwischenlandepunkt oder einem Punkt darüber hinaus aufgenommen und an einem Punkt in der Schweiz oder darüber hinaus abgegeben werden. Diese Einschränkung bezieht sich ebenfalls auf jegliche Art von stopover-Verkehr.
3. Kein Punkt in Kontinental-China kann als Zwischenlandepunkt oder Punkt darüber hinaus bedient werden.

Abschnitt II

Strecken, welche das oder die von der Schweiz bezeichneten Unternehmen betreiben können:

Punkte in der Schweiz – Zwischenlandepunkte – Hong Kong – Punkte darüber hinaus.

Anmerkungen

1. Das oder die von der Schweiz bezeichneten Unternehmen können die auf den vorerwähnten Routen genannten Punkte bei allen oder einem Teil der Flüge auslassen, und sie können diese in beliebiger Reihenfolge unter der Voraussetzung bedienen, dass die vereinbarten Linien auf diesen Routen in der Schweiz beginnen.
2. Soweit die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien nicht von Zeit zu Zeit anders übereinkommen, kann kein Verkehr an einem Zwischenlandepunkt oder einem Punkt darüber hinaus aufgenommen und an einem Punkt in

der Schweiz oder darüber hinaus abgegeben werden. Diese Einschränkung bezieht sich ebenfalls auf jegliche Art von stopover-Verkehr.

3. Kein Punkt in Kontinental-China kann als Zwischenlandepunkt oder Punkt darüber hinaus bedient werden.

5228

Abkommen

Übersetzung¹⁾

zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Vereinigten Arabischen Emiraten über die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus

*Da die Schweizerische Eidgenossenschaft
und
die Vereinigten Arabischen Emirate*

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind, vom Wunsche geleitet, zusätzlich zum besagten Übereinkommen ein Abkommen abzuschliessen, um regelmässige Luftverkehrslinien zwischen ihren entsprechenden Gebieten und darüber hinaus zu errichten, haben folgendes vereinbart:

Artikel 1 Begriffe

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt:

1. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien rechtswirksam oder von beiden Vertragsparteien ratifiziert sind;
2. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweizerischen Eidgenossenschaft das Bundesamt für Zivilluftfahrt und jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, irgendwelche von diesen Behörden wahrgenommenen Aufgaben mit Bezug auf dieses Abkommen auszuüben, und im Fall der Vereinigten Arabischen Emirate der Minister für Kommunikation und jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, irgendwelche von diesen Behörden wahrgenommenen Aufgaben mit Bezug auf dieses Abkommen auszuüben;
3. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen oder Luftverkehrsunternehmen, die nach Artikel 4 dieses Abkommens bezeichnet und ermächtigt sind;

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes

4. der Ausdruck «Gebiet» mit Bezug auf einen Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
5. die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nichtgewerbsmässige Landungen» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
6. der Ausdruck «Anhang» die Anhänge zu diesem Abkommen, welche Bestandteil dieses Abkommens bilden, und jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Artikel 2 Verkehrsrechte

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für die regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien:
 - a. das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, auf ihrem Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen vereinbarten Rechte für die Errichtung regelmässiger internationaler Luftverkehrslinien auf den Strecken, die im entsprechenden Abschnitt der Linienpläne zu diesem Abkommen festgelegt sind. Diese Linien und Strecken werden nachfolgend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt. Beim Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken haben die bezeichneten Unternehmen zusätzlich zu den in Absatz 1 dieses Artikels gewährten Rechten das Recht, gewerbsmässige Landungen auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei an den für diese Strecke in den Linienplänen dieses Abkommens festgelegten Punkten vorzunehmen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.
3. Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der andern Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die gegen Entgelt befördert werden und nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

Artikel 3 Bezeichnung der Luftverkehrsunternehmen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken auf schriftlichem Weg zu bezeichnen.
2. Nach Erhalt einer solchen Bezeichnung erteilen die anderen Luftfahrtbehörden unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.
3. Jede Vertragspartei kann von dem Unternehmen, das die andere Vertragspartei bezeichnet hat, den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedin-

gungen zu erfüllen, die nach den von diesen Behörden üblicherweise und in vernünftigem Rahmen angewandten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Chikago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.

4. Jede Vertragspartei ist in jedem Fall berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2f dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen als nötig erscheinen, wenn immer die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass der wesentliche Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen.

5. Nach entsprechender Bezeichnung und Ermächtigung des Unternehmens kann dieses jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 11 dieses Abkommens bezüglich dieser Linie in Kraft sind.

Artikel 4 Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei bezeichnete Unternehmen vorübergehend aufzuheben oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie für jeden der folgenden Fälle als nötig erachtet,

- a. wenn ihr nicht bewiesen wird, dass der wesentliche Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen, oder
- b. wenn dieses Unternehmen Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder in schwerer Weise missachtet hat, oder
- c. wenn dieses Unternehmen sich in anderer Weise nicht an die in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen hält.

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

Artikel 5 Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden, so lange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.

2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die von der anderen Vertragspartei oder von einem anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Ausweise nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 6 Befreiung von Zöllen und anderen Gebühren

1. Die vom bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte (einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak) sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren, Gebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden oder auf demjenigen Teil der Reise an Bord verbraucht werden, der über diesem Gebiet durchgeführt wird.

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

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

Die in den Unterabsätzen (a), (b) und (c) vorgängig erwähnten Sachen können, sofern dies verlangt wird, unter Zollaufsicht oder Kontrolle gestellt werden.

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

4. Gebühren, die für die Benützung von Flughäfen und Flugsicherungseinrichtungen von einer Vertragspartei dem Unternehmen der anderen Vertragspartei auferlegt werden oder auferlegt werden können, sind nicht höher als diejenigen, die vom eigenen nationalen Unternehmen, welches auf regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien eingesetzt ist, zu bezahlen sind.

5. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen oder anderen Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen hat über die Leihe der in den Absätzen 1, 2 und 3 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände oder deren Überführung ins Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dazu ist, dass diesem oder diesen anderen Unternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Artikel 7 Anwendung der nationalen Gesetzgebung

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet die Einreise und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht und Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Einwanderung, die Pässe, über den Zoll, die Währung, die gesundheitspolizeilichen und sanitärischen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht und Postsendungen bei der Einreise oder Ausreise oder während des Aufenthaltes im Gebiet jener anderen Vertragspartei anwendbar oder in deren Namen zu beachten.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder den Betrieb und die Navigation der Luftfahrzeuge der anderen Vertragspartei regeln, sind, wenn diese Flugzeuge sich über dem genannten Gebiet befinden, anwendbar.

3. Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei haben das Recht, Flugzeuge der anderen Vertragspartei bei der Landung und beim Abflug zu untersuchen, ohne unvernünftige Verzögerungen zu verursachen, und die Zeugnisse und andere von diesem Abkommen vorgeschriebenen Dokumente zu kontrollieren.

Artikel 8 Grundsätze für die Ausübung der vereinbarten Linien

1. Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei haben für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken zwischen den entsprechenden Gebieten gleiche und angemessene Möglichkeiten.

2. Beim Betrieb der vereinbarten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieses letztgenannten Unternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen, welches dieses auf den gleichen Strecken oder einem Teil davon anbietet.

3. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei zur Verfügung gestellten vereinbarten Linien stehen in enger Beziehung zu den öffentlichen Beförderungsbedürfnissen auf den festgelegten Strecken und sie haben als wesentliches Ziel, ein den gegenwärtigen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnissen angepasstes Beförderungsangebot mit einem vernünftigen Auslastungsgrad für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht, einschliesslich Postsendungen, zur Verfügung zu stellen, die vom Gebiet der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, herkommen oder sich dorthin begeben. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Gepäck und Fracht sowie Postsendungen, die an den auf den festgelegten Strecken gelegenen Punkten in Gebieten von Staaten, die das Unternehmen nicht bezeichnet haben, aufgenommen oder abgesetzt werden, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen festgelegt werden, dass dieses Angebot angepasst ist:

- a. der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b. der Verkehrsnachfrage, welche in den von den vereinbarten Linien durchquerten Gebieten herrscht, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsleistungen, die von Unternehmen der in diesen Gebieten gelegenen Staaten erbracht werden;
- c. den Erfordernissen von Langstreckendiensten.

Artikel 9 Unterbreitung von Betriebsangaben

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei möglichst frühzeitig, spätestens jedoch dreissig Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien die Flugpläne unter Angabe der zum Einsatz gelangenden Luftfahrzeuge zur Genehmigung.

2. Die Bestimmungen dieses Artikels sind auch auf alle Änderungen bezüglich der vereinbarten Linien anwendbar.

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

Artikel 10 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien kommen überein, einander ein Höchstmass an gegenseitiger Unterstützung zukommen zu lassen, um Entführungen von Luftfahrzeugen und Anschläge gegen die Sicherheit der Luftfahrt oder der Flughäfen und Flugsicherungsanlagen zu verhindern. Sie verpflichten sich, die Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen

Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, zu beachten.

2. Die beiden Vertragsparteien berücksichtigen die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten Sicherheitsbestimmungen. Bei Zwischenfällen oder Drohungen von Luftfahrzeugentführungen oder Anschlägen gegen Luftfahrzeuge, Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen stehen die Vertragsparteien einander bei, indem sie die Übermittlung der Massnahmen, die eine rasche und sichere Beendigung solcher Zwischenfälle oder Drohungen ermöglichen sollen, erleichtern.

Artikel 11 Tarife

1. Für die Anwendung der folgenden Absätze bedeutet der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen, sowie die Bedingungen, unter welchen diese Preise anzuwenden sind, einschliesslich Preise und Bedingungen für Vermittlung und andere zusätzliche Leistungen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

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

3. Die in Absatz 2 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich zwischen den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise die Strecke befliegen, festgesetzt. Dieses Einvernehmen wird wenn möglich dadurch erreicht, indem das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehr-Verbandes zur Anwendung kommt.

4. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien mindestens sechzig (60) Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

5. Diese Genehmigung wird ausdrücklich erteilt; wenn keine der Luftfahrtbehörden innerhalb von dreissig (30) Tagen vom Zeitpunkt der in Übereinstimmung mit Absatz 4 dieses Artikels erfolgten Unterbreitung ihre Nichtgenehmigung bekannt gibt, sind diese Tarife als genehmigt zu betrachten. Wenn der Zeitraum für die Unterbreitung, wie in Absatz 4 vorgesehen, verkürzt wird, können die Luftfahrtbehörden vereinbaren, dass der Zeitraum, innerhalb welchem

die Nichtgenehmigung bekanntgegeben werden muss, weniger als dreissig (30) Tage beträgt.

6. Wenn ein Tarif nicht in Übereinstimmung mit Absatz 3 dieses Artikels festgesetzt werden kann, oder wenn innerhalb des in Absatz 5 dieses Artikels vorgesehenen Zeitraumes die eine Luftfahrtbehörde der anderen Luftfahrtbehörde ihre Nichtgenehmigung eines nach den Bestimmungen des Absatzes 3 dieses Artikels zustandegekommenen Tarifs mitteilt, nehmen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien innerhalb von 30 Tagen miteinander Verhandlungen auf.

7. Wenn sich die Luftfahrtbehörden nicht auf einen ihnen nach Absatz 4 dieses Artikels unterbreiteten Tarif oder auf die Beendigung irgendeines nach Absatz 6 dieses Artikels vereinbarten Tarifs einigen können, ist die Meinungsverschiedenheit nach den Bestimmungen des Artikels 16 dieses Abkommens zu regeln.

8. Ein nach den Bestimmungen dieses Artikels zustandegekommener Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif festgesetzt worden ist. Ein Tarif kann jedoch keinesfalls gestützt auf diesen Absatz für mehr als zwölf Monate über das Datum hinaus verlängert werden, an welchem er auf andere Weise nicht mehr anwendbar sein würde.

Artikel 12 Austausch statistischer Angaben

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf ihr Verlangen periodische Zusammenstellungen oder andere statistische Darstellungen, welche vernünftigerweise verlangt werden können, um das auf den vereinbarten Linien zur Verfügung gestellte Beförderungsangebot desjenigen Unternehmens zu überprüfen, welches von der zu Beginn dieses Artikels genannten Vertragspartei bezeichnet wurde.

Artikel 13 Überweisung von Erträgen

1. Jede Vertragspartei ermächtigt das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei, Einnahmenüberschüsse, die im Gebiet der entsprechenden Vertragspartei erarbeitet werden, zu überweisen. Solche Überweisungen erfolgen jedoch unter Berücksichtigung der Verordnungen über ausländische Devisen derjenigen Vertragspartei, auf deren Gebiet die Überschüsse realisiert werden. Diese Überweisungen werden zum amtlichen Kurs umgerechnet oder, wo ein solcher nicht besteht, zu dem auf dem ausländischen Devisenmarkt herrschenden Kurs für laufende Zahlungen.

2. Wenn eine Vertragspartei für die Überweisung von Einnahmenüberschüssen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Beschränkungen auferlegt, hat letztere das Recht, dem bezeichneten Unternehmen der ersten Vertragspartei ebenfalls entsprechende Beschränkungen aufzuerlegen.

Artikel 14 Personal

Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, entsprechend den Gesetzen und Verordnungen über die Einreise, den Aufenthalt und die Beschäftigung der anderen Vertragspartei in deren Gebiet Angestellte und anderes für die Verwaltung, den technischen und betrieblichen Ablauf der Luftverkehrstätigkeiten verantwortliches Personal zu bringen und dort zu beschäftigen.

Artikel 15 Beratungen

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit führen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit Beratungen durch, um sich über die Durchsetzung und befriedigende Anwendung der Bestimmungen dieses Abkommens und der beigefügten Linipläne zu vergewissern. Sie führen, sofern Änderungen erforderlich sind, entsprechende Beratungen durch.

2. Jede Vertragspartei kann Beratungen verlangen, welche mündlich oder schriftlich durchgeführt werden. Sie beginnen innerhalb sechzig (60) Tagen nach Erhalt des Gesuchs, sofern die beiden Vertragsparteien nicht gegenseitig eine Verlängerung oder Verkürzung dieser Frist vereinbaren.

Artikel 16 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

Wenn zwischen den Vertragsparteien Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens auftreten, beheben sie die Vertragsparteien durch unmittelbare Verhandlungen zwischen den Luftfahrtbehörden oder, wenn diese Verhandlungen scheitern, auf diplomatischem Weg.

Artikel 17 Änderungen

1. Wenn eine der Vertragsparteien eine Bestimmung dieses Abkommens einschliesslich des Anhangs zu ändern wünscht, erfolgt dies im Rahmen von nach Artikel 15 dieses Abkommens durchgeführter Verhandlungen.

2. Wenn sich die Änderung auf Bestimmungen des Abkommens – andere als diejenigen des Anhangs – bezieht, ist die Änderung von jeder Vertragspartei in Übereinstimmung mit ihren verfassungsrechtlichen Verfahren zu genehmigen und sie tritt an dem Tag in Kraft, an dem der Austausch von Noten auf diplomatischem Weg erfolgt.

3. Wenn sich die Änderung einzig auf Bestimmungen des Anhangs bezieht, wird sie zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart und sie tritt an dem Tag in Kraft, an dem ihr die Luftfahrtbehörden zugestimmt haben.

Artikel 18 Mehrseitige Übereinkommen

Dieses Abkommen und sein Anhang werden mit jedem mehrseitigen Übereinkommen, welches die Vertragsparteien bindet, in Übereinstimmung gebracht.

Artikel 19 Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Artikel 20 Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall wird die Kündigung wirksam zwölf (12) Monate nach Empfang der Anzeige durch die andere Vertragspartei, sofern die Anzeige in gegenseitigem Einvernehmen nicht vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 21 Datum des Inkrafttretens des Abkommens

Dieses Abkommen wird nach den verfassungsrechtlichen Vorschriften des Landes einer jeden Vertragspartei genehmigt und es tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien diplomatische Noten ausgetauscht haben.

Dieses Abkommen ist in drei Urschriften ausgefertigt, in arabischer, französischer und englischer Sprache, wobei die drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Geschehen in Abu Dhabi am 13. März 1989

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Hans Ulrich Maurer

Für die Regierung von den
Vereinigten Arabischen Emiraten:
Mohamed Saeed Al-Mulla

Linienpläne

Linienplan I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in den Vereinigten Arabischen Emiraten	Punkte über die Vereinigten Arabischen Emirate hinaus
Punkte in der Schweiz	später zu bezeichnen	Punkte in den Vereinigten Arabischen Emiraten	später zu bezeichnen

Anmerkungen

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

Linienplan II

Strecken, auf denen das von den Vereinigten Arabischen Emiraten bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in den Vereinigten Arabischen Emiraten	später zu bezeichnen	Punkte in der Schweiz	später zu bezeichnen

Anmerkungen

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

Abkommen
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft
und der Republik Zimbabwe über den Luftlinienverkehr

Übersetzung¹⁾

Da die Schweiz
und
Zimbabwe,

nachfolgend «Vertragsparteien» genannt,

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung auf-
gelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu
entwickeln, und

um für den Luftlinienverkehr die notwendige Grundlage zu schaffen,

haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Zim-
babwe

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

Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges bedeuten:

- a. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Bundesamt
für Zivilluftfahrt und im Fall von Zimbabwe der Sekretär des Ministeriums
für Verkehr oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die er-
mächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben aus-
zuüben;
- b. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen,
das eine der Vertragsparteien nach Artikel 6 dieses Abkommens bezeichnet
hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
- c. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944
in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die inter-
nationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Über-
einkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94
angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, so-
weit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwend-
bar sind;

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes

- d. die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nichtgewerbsmässige Landung» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens von Chikago festgelegt ist;
 - e. der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen, sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen;
 - f. der Ausdruck «Gebiet» bezüglich einem Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens von Chikago festgelegt ist.
2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Artikel 2 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung internationaler Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhangs zu diesem Abkommen festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.
2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:
 - a. das Recht, sein Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
 - c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen;
 - d. das Recht, auf dem Gebiet von dritten Staaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen.
3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.
4. Wenn das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Ver-

tragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern sowie während dieser Zeit die notwendigen Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Artikel 3 Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Linien und die Ausübung der Rechte

1. Die bezeichneten Unternehmen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten.
2. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken dieses letztgenannten Unternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.
3. Die vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angelegten Punkten entspricht.
4. Das Recht jedes bezeichneten Unternehmens, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten auf den festgelegten Strecken im internationalen Verkehr Beförderungen auszuführen, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen, durch die beiden Vertragsparteien bestätigten Grundsätzen einer normalen Entwicklung ausgeübt werden und unter der Voraussetzung, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:
 - a. der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
 - b. der Verkehrsnachfrage der von den vereinbarten Linien durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsmöglichkeiten, die von Unternehmen von Drittstaaten, die sich in diesem Gebiet befinden, angeboten werden;
 - c. den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.
5. Die Beschränkungen für den Betrieb des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei müssen mit den Bestimmungen dieses Abkommens und seines Anhangs oder anwendbaren Bedingungen, die sich aus dem Übereinkommen von Chicago ergeben, übereinstimmen.

Artikel 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

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

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

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

Artikel 5 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, sowie den Bestimmungen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal.

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass die in Absatz 3 dieses Artikels genannten Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in ihrem betreffenden Staat bestehenden Gesetze und Verordnungen über die Sicherheit der Luftfahrt bei der Einreise in ihr Gebiet, der Ausreise oder dem Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufgefordert werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

Artikel 6 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

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

2. Die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei, die diese Bezeichnung erhalten haben, erteilen unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem nach Absatz 1 dieses Abkommens bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

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

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht überzeugt ist, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das

Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen.

5. Nach der Bezeichnung und nach Empfang der Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 13 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

Artikel 7 Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

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

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

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

Artikel 8 Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden, solange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.

2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die von der anderen Vertragspartei oder von einem anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Ausweise nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 9 Befreiung von Zollgebühren, Abgaben, Revisionsgebühren und ähnlichen Gebühren

1. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Ver-

tragspartei von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden, oder dass sie auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über dem Gebiet dieser Vertragspartei durchgeführt wird.

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

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

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

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen hat über die Leihe der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände oder deren Überführung ins Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dazu ist, dass diesem oder diesen anderen Unternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Artikel 10 Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die sie dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auferlegt oder die sie durch ihre zuständigen Behörden auferlegen lässt, gerecht und vernünftig sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.

2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugsicherungseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, sind nicht höher als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

Artikel 11 Vertretung der Unternehmen

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen; dieses setzt sich aus versetzten oder aus örtlich angestellten Beschäftigten zusammen, die für den Betrieb der Luftverkehrslinien erforderlich sind.

2. Bei der Anwendung von Absatz 1 dieses Abkommens gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei lassen den Vertretungen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei die für einen ordnungsgemässen Betrieb erforderliche Unterstützung zukommen.

3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben des Unternehmens, mittels Agenten zu beteiligen.

Artikel 12 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, Einnahmenüberschüsse, die in einem vernünftigen Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Artikel 13 Tarife

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

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dafür soweit als möglich das Tariffestsetzungsverfahren der internationalen Organisation anzuwenden, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.

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

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

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 17 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Ein bereits festgesetzter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 17 dieses Abkommens festgesetzt worden ist, jedoch höchstens während zwölf Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 14 Unterbreitung der Flugpläne

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

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

Artikel 15 Statistische Angaben

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

Artikel 16 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Durchsetzung, die Auslegung, die Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das schriftliche Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

Artikel 17 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über dieses Abkommen, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege behoben werden können, werden auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

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

4. Die Vertragsparteien werden sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen. Wenn und solange sich eine Vertragspartei nicht einem derart gefällten Entscheid unterzieht, kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder Vorrechte, welche sie der anderen Vertragspartei gestützt auf dieses Abkommen gewährt hat, beschränken, vorläufig aufheben oder widerrufen.

Artikel 18 Änderungen

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird eine solche Änderung, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben, vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie treten am Tage ihrer Vereinbarung in Kraft; das Inkrafttreten ist durch einen Austausch diplomatischer Noten zu bestätigen.

3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen derart geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Artikel 19 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihre Absicht zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.

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

3. Liegt keine Empfangsbestätigung der Kündigungsanzeige einer Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Kündigungsanzeige vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation von der gleichen Mitteilung Kenntnis erhalten hat.

Artikel 20 Hinterlegung des Abkommens und der Änderungen

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

Artikel 21 Inkrafttreten

Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben. Sofern es nicht nach den Bestimmungen von Artikel 19 dieses Abkommens gekündigt wird, bleibt es auf unbestimmte Zeit gültig.

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

Geschehen in Harare am 22. Februar 1990, in doppelter Urschrift, in französischer und englischer Sprache, wobei die beiden Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Peter Hollenweger

Für die Regierung
der Republik Zimbabwe:
Simbabrashe Mumbengegwi

Linienpläne**Linienplan I**

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Zimbabwe	Punkte über Zimbabwe hinaus
Punkte in der Schweiz	später zu bestimmen	Harare	später zu bestimmen

Linienplan II

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Zimbabwe	später zu bestimmen	ein Punkt in der Schweiz	später zu bestimmen

Anmerkungen

1. Die Zwischenlandepunkte und die Punkte darüber hinaus können auf den festgelegten Strecken nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann nicht im Anhang dieses Abkommens aufgeführte Zwischenlandepunkte oder Punkte darüber hinaus unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.

Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung von Australien über den Luftlinienverkehr

*In der Erwägung, dass die Schweiz
und
Australien*

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,
um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln, und
um für den Luftlinienverkehr die notwendige Grundlage zu schaffen,
haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung von Australien folgendes vereinbart:

Artikel I Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten:
 - a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chicago» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 *angenommener Änderungen* der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
 - b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall von Australien der Generalsekretär des Verkehrsdepartementes oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
 - c. der Ausdruck «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nichtgewerbsmässige Landung» das, was Artikel 96 des Übereinkommens von Chicago ihnen beimisst;
 - d. der Ausdruck «vereinbarte Linie» jede auf einer festgelegten Strecke regelmässig beflogene Luftverkehrslinie;
 - e. der Ausdruck «festgelegte Strecke» eine im Anhang zu diesem Abkommen festgelegte Strecke;

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes

- f. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel VI dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
 - g. der Ausdruck «Tarif» die Preise, die die bezeichneten Unternehmen für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht erheben, sowie die Bedingungen, unter welchen diese Preise anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.
2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Artikel II Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb von Luftverkehrslinien.
2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen:
 - a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
 - c. das Recht, auf dem Gebiet einer Vertragspartei an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen;
 - d. das Recht, auf dem Gebiet von dritten Staaten an Punkten auf einer festgelegten Strecke Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte auf dieser festgelegten Strecke im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen.
3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.
4. Wenn das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, eine Linie auf den üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Aufrechterhaltung einer solchen Linie durch zeitlich befristete Absprachen zu erleichtern, auf die sich die Vertragsparteien einigen.

Artikel III Ausübung der Rechte

1. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei genießt beim Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken gleiche und angemessene Möglichkeiten.
2. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieses letztgenannten Unternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.
3. Die von den bezeichneten Unternehmen zur Verfügung gestellten vereinbarten Linien widerspiegeln eng die Verkehrsnachfrage. Die von den bezeichneten Unternehmen zur Verfügung gestellten vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage entspricht, welche im Gebiet einer Vertragspartei ihren Ursprung hat und deren Bestimmungsort das Gebiet der anderen Vertragspartei ist.
4. Die Beförderung von Fluggästen und Fracht, die an Punkten auf den festgelegten Strecken in Gebieten dritter Staaten aufgenommen und abgesetzt werden, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen ausgeübt werden, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:
 - a. der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
 - b. der Verkehrsnachfrage der durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Luftverkehrslinien;
 - c. den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes für Langstrecken.
5. Das von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien auf den vereinbarten Linien zur Verfügung gestellte Beförderungsangebot ist von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit festzulegen. Das anfängliche Beförderungsangebot auf den vereinbarten Linien sowie die Aufteilung und jede Erhöhung desselben, welches in Übereinstimmung mit diesem Abkommen zur Verfügung gestellt wird, ist so, wie es zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien gegenseitig vereinbart wird vor Aufnahme jeder vereinbarten Linie und von jeder Angebotssteigerung und von Zeit zu Zeit danach.

Artikel IV Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise in ihr Gebiet, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln – unter Einschluss derjenigen über die For-

malitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

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

Artikel V Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, sowie in Übereinstimmung mit jedem anderen Übereinkommen über die Sicherheit, das für die Vertragsparteien anwendbar ist.

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Normen und Empfehlungen über die Sicherheit der Luftfahrt, soweit solche Sicherheitsnormen und Sicherheitsempfehlungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und Flughafenthalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Normen und Empfehlungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln. Die Bezugnahme dieses Absatzes auf die Normen und Empfehlungen über die Sicherheit der Luftfahrt schliesst jede Abweichung mit

ein, die von der betroffenen Vertragspartei mitgeteilt wird. Jede Vertragspartei teilt der anderen Vertragspartei jede Abweichung zwischen ihren nationalen Vorschriften und Praktiken und den erwähnten Normen und Empfehlungen mit. Jede Vertragspartei kann jederzeit sofortige Verhandlungen mit der anderen Vertragspartei verlangen, um solche Abweichungen zu besprechen.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass ihr bezeichnetes Unternehmen zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Normen und Empfehlungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert wird, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirkungsvolle Massnahmen angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen, Fluggäste und ihr Handgepäck zu durchleuchten und Besatzungsmitglieder, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung auf geeignete Weise zu kontrollieren. Jede Vertragspartei gibt des weitern jedem Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen statt, um eine bestimmte Gefahr für die Zivilluftfahrt abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalles für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die Vertragsparteien gegenseitig, indem sie den Fernmeldeverkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die darauf abzielen, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung so schnell als möglich mit der geringsten Gefahr für das Leben zu beenden.

6. Wenn eine Vertragspartei berechtigten Grund zur Annahme hat, dass die andere Vertragspartei die Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels nicht befolgt, können die Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei unmittelbar Verhandlungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Verhandlungen beginnen innerhalb von 15 Tagen nach Erhalt eines entsprechenden Begehrens. Wenn die Vertragsparteien innerhalb von 15 Tagen nach Aufnahme der Verhandlungen zu keiner einvernehmlichen Regelung gelangen, und wenn die andere Vertragspartei ihren Verpflichtungen, die sich aus den Absätzen 4 und 5 dieses Artikels ergeben, nicht entsprechend nachkommt, darf die erste Vertragspartei sofort die ihr als geeignet erscheinenden Schutzmassnahmen ergreifen, welche eine Beschränkung der Bedingungen oder die Auflage von Bedingungen für die Betriebsbewilligungen oder für die technischen Bewilligungen des Unternehmens der anderen Vertragspartei beinhalten kann. Alle in Übereinstimmung mit diesem Absatz ergriffenen Massnahmen werden aufgehoben, wenn sich die andere Vertragspartei nach den Vorschriften dieses Artikels verhält. Wenn es sich um einen dringenden Fall handelt, der eine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit der Fluggäste, Besatzungsmitglieder und Luftfahrzeuge darstellt, kann die erste Vertragspartei bereits vor Ablauf der 30 Tage vom Datum des Verhandlungsbegehrens an vorläufige Massnahmen ergreifen.

Artikel VI Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung ist Gegenstand einer schriftlichen Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.
2. Die Luftfahrtbehörden, die die Anzeige der Bezeichnung erhalten haben, erteilen unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.
3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem Unternehmen, das die andere Vertragspartei bezeichnet hat, den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von diesen Behörden üblicherweise angewandten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Chicago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.
4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel II dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen.
5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels XII dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

Artikel VII Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel II dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen oder vorübergehend aufzuheben oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie als nötig erachtet,
 - a. wenn dieses Unternehmen nicht beweisen kann, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen, oder
 - b. wenn dieses Unternehmen Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder in schwerer Weise missachtet hat, oder
 - c. wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreibt.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels zugestandenen Rechte können erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden, ausser wenn der Widerruf, das vorläufige Verbot oder die Auflage von Bedingungen unmittelbar nötig sind, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhüten.

Artikel VIII Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden, so lange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.

2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die von der anderen Vertragspartei oder von einem anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Ausweise nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel IX Befreiung von Abgaben und Gebühren

1. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf den vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierölen (einschliesslich hydraulischer Flüssigkeiten), ihre Schmiermittel, ihre verbrauchbaren technischen Vorräte, ihre Ersatzteile (einschliesslich Motoren), ihre Bordvorräte (einschliesslich Lebensmittel, Getränke, alkoholische Getränke, Tabak und andere Verkaufs- und Gebrauchsgegenstände in kleineren Mengen für Fluggäste während des Fluges) sowie andere Gegenstände, die sich an Bord der Luftfahrzeuge befinden und nur im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb oder der Flugversorgung zum Verbrauch bestimmt sind oder benützt werden, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Steuerabgaben, Aufsichtsgebühren und anderen nationalen Abgaben und Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Von den gleichen Zöllen, Steuerabgaben, Aufsichtsgebühren und anderen nationalen Abgaben und Gebühren sind ebenfalls befreit:

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die vom bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b. die Ersatzteile (einschliesslich Motoren) und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf den vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;
- c. die Treibstoffe, Schmieröle (einschliesslich hydraulischer Flüssigkeiten) und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die vom bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf den vereinbarten Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf

demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Ersatzteile (einschliesslich Motoren), Bordvorräte, Lebensmittelvorräte, Schmieröle (einschliesslich hydraulischer Flüssigkeiten), Schmierstoffe und andere in Absatz 1 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände, die sich an Bord der vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollverfahren und Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen hat über die Leihe der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände oder deren Überführung ins Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dazu ist, dass diesem oder diesen anderen Unternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Artikel X Benützungsgebühren

1. Die Gebühren, die einem von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmen von den zuständigen Behörden oder Organisationen der anderen Vertragspartei für den Gebrauch von Flughafendiensten und -einrichtungen und für andere Dienste und Einrichtungen der Luftfahrt auferlegt werden, sind nicht höher als diejenigen, welche dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen auferlegt werden, das einen vergleichbaren internationalen Betrieb aufrechterhält und ähnliche Luftfahrzeuge, Flughäfen, Dienste und Einrichtungen benutzt.

2. Jede Vertragspartei regt Verhandlungen an zwischen ihren für die Gebührens festlegung zuständigen Behörden und den Luftverkehrsunternehmen, welche diese Dienste und Einrichtungen benutzen. Soweit möglich, kann dies unter Einbezug der Organisation erfolgen, welche die Luftverkehrsunternehmen vertritt. Den Benutzern sind alle Vorschläge zur Änderung der Gebühren angemessen bekanntzugeben, um ihnen zu ermöglichen, sich zu äussern, bevor die Änderungen anwendbar sind. Jede Vertragspartei wirkt weiter darauf ein, dass die für Gebühren zuständigen Behörden und die Luftverkehrsunternehmen unter sich geeignete Mitteilungen über die Benutzergebühren austauschen.

Artikel XI Geschäftstätigkeit

1. In Übereinstimmung mit den Gesetzen, Verordnungen und Praktiken der Vertragsparteien auf dem Gebiet der Einwanderung hat das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen; dieses setzt sich aus versetzten oder aus örtlich angestellten Beschäftigten zusammen.
2. Jede Vertragspartei unternimmt alle zweckmässigen Massnahmen innerhalb ihrer gerichtlichen Zuständigkeit, um jegliche Form ungleicher Behandlung oder unlauterer Wettbewerbspraktiken auszuschalten, die die Wettbewerbsfähigkeit des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr, wie sie dieses Abkommen vorsieht, nachteilig beeinflusst.
3. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechtzuerhalten, um Luftverkehrslinien zur Verfügung zu stellen. Jedes bezeichnete Unternehmen ist berechtigt, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar, und, nach seinem Belieben, mittels Agenten zu beteiligen. Jedes bezeichnete Unternehmen ist zu diesem Zweck befugt, seine eigenen Beförderungsscheine zu verwenden.
4. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei hat das Recht, Beförderungsscheine in lokalen oder frei konvertierbaren Währungen zu verkaufen, seine Einkünfte in jede frei konvertierbare Währung umzurechnen und sie vom Gebiet der anderen Vertragspartei aus beliebig zu überweisen. Unter Vorbehalt der nationalen Gesetze, Verordnungen und Praktiken der anderen Vertragspartei erfolgt die Umrechnung und Überweisung der Einkünfte zum Borsenkurs für Devisen, der zum Zeitpunkt gilt, an dem die Umrechnung oder Überweisung vorgenommen wird. Umrechnung und Überweisung unterliegen keiner Art von Gebühren. Ausgenommen davon sind die üblichen Gebühren für Dienstleistungen, die für solche Abwicklungen zu bezahlen sind.
5. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei darf die örtlichen Auslagen, die Treibstoffkäufe mit eingeschlossen, im Gebiet der anderen Vertragspartei in lokaler Währung bezahlen. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, solche Auslagen im Gebiet der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit den nationalen Währungsverordnungen in frei konvertierbaren Währungen zu bezahlen.

Artikel XII Tarife

1. Die Tarife, die jedes bezeichnete Unternehmen in Zusammenhang mit Beförderungen von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei anzuwenden hat, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Interessen der Benutzer des Luftverkehrs, der Betriebskosten, eines vernünftigen Gewinnes, der besonderen Merkmale jeder Linie und der

Tarife, die von anderen Luftverkehrsunternehmen angewandt werden, in Betracht zu ziehen sind.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dafür das Tariffestsetzungsverfahren der internationalen Organisation anzuwenden, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.

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

4. Wird ein Tarif von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so werden die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen bestimmen. Wenn Verhandlungen von einer Vertragspartei verlangt werden, beginnen diese innerhalb von dreissig Tagen nach Erhalt eines entsprechenden Begehrens.

5. Ein bereits festgesetzter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels festgesetzt worden ist, jedoch höchstens während zwölf Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

6. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ist berechtigt, jeden öffentlich zugänglichen Tarif anzupassen, der genehmigt worden ist für internationale Beförderungen zwischen Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei und Punkten im Gebiet der eigenen Vertragspartei sowie Punkten in Drittstaaten, wie sie in diesem Abkommen festgelegt sind.

Artikel XIII Unterbreitung der Flugpläne

Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens fünfunddreissig Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien oder deren Änderung die vorgeschlagenen Flugpläne zur Genehmigung.

Artikel XIV Statistische Angaben

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

Artikel XV Beratungen

Eine Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden können jederzeit Beratungen über die Durchsetzung, die Auslegung, die Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen, die mündlich oder schriftlich erfolgen, müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das schriftliche Begehren erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

Artikel XVI Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über dieses Abkommen, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege behoben werden können, werden auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

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

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

Artikel XVII Änderungen des Abkommens

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird eine solche Änderung, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben, vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sofern die Luftfahrtbehörden nichts anderes gegenseitig vereinbaren, werden die Änderungen vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und sie treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

3. Falls ein mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr für beide Vertragsparteien in Kraft tritt, wird dieses Abkommen als so geändert betrach-

tet, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Artikel XVIII Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.
2. Die Kündigung wird wirksam zwölf Monate nach dem Empfangsdatum der Anzeige, sofern sie nicht in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird.
3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel XIX Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Artikel XX Inkrafttreten

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

Um das zu beurkunden, haben die Unterzeichneten, von ihren Regierungen zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Canberra am 17. Oktober 1990, in doppelter Urschrift, in französischer und englischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind.

Für den
Schweizerischen Bundesrat
Arnold Hugentobler

Für die
Regierung von Australien
Kim Beazlei

I Strecken, die von dem von der Schweiz bezeichneten Unternehmen betrieben werden

Von der Schweiz über Zwischenlandepunkte nach zwei Punkten in Australien und zurück.

II Strecken, die von dem von Australien bezeichneten Unternehmen betrieben werden

Von Australien über Zwischenlandepunkte nach zwei Punkten in der Schweiz und darüber hinaus nach Punkten in Europa und zurück.

Anmerkung

- a. Punkte auf den festgelegten Strecken können, sofern nichts anderes vereinbart ist, auf Wunsch des betroffenen bezeichneten Unternehmens auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
- b. Punkte im Gebiet einer Vertragspartei können von den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei bezeichnet und von Zeit zu Zeit geändert werden.
- c. Das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen darf keinen Verkehr in Singapur, Japan oder Hong Kong aufnehmen, um diesen in Australien abzusetzen, noch irgendwelchen Verkehr in Australien aufnehmen, um diesen in Singapur, Japan oder Hong Kong abzusetzen.
- d. Die von der Schweiz und Australien bezeichneten Unternehmen können Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei miteinander verbinden, vorausgesetzt, dass keine Verkehrsrechte zwischen diesen Punkten ausgeübt werden.
- e. Wenn Sydney ein Punkt ist, der vom von der Schweiz bezeichneten Unternehmen auf der genannten Strecke I hiervor gewählt wird, kann dieser Punkt nur in Verbindung mit einem zweiten Punkt in Australien bedient werden.
- f. Punkte in Australien auf den für das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen festgelegten Strecken können in beliebiger Reihenfolge als Teil einer internationalen Durchgangsreise bedient werden, vorausgesetzt, dass während des ersten Betriebsjahres Sydney nur einmal als Anflugs- und einmal als Abflugpunkt auf jedem Hin- und Rückflug bedient wird.

- g. Punkte in Europa, die normalerweise geographisch als Punkte über die Schweiz hinaus betrachtet werden, können mit Bezug auf die Dienste, die vom von Australien bezeichneten Unternehmen betrieben werden, trotzdem als Zwischenlandepunkt auf der Strecke nach und/oder über einen Punkt oder Punkte in der Schweiz bedient werden.

Abkommen zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und der Regierung der Republik Venezuela über den Luftlinienverkehr

*Da die Schweizerische Eidgenossenschaft
und
die Regierung der Republik Venezuela,*

Vertragsparteien des am siebten Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind, vom Wunsch geleitet, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu entwickeln und die erforderlichen Grundlagen für den Betrieb von regelmässigen Luftverkehrslinien aufzubauen, haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Venezuela ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, welche folgendes vereinbart haben:

Artikel 1 Begriffe

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, sofern sich aus dem Text nichts anderes ergibt:

1. Der Ausdruck «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, unter Einschluss:
 - a. jeder Änderung, die nach Artikel 94 in Kraft getreten ist und von beiden Vertragsparteien bestätigt worden ist;
 - b. jedes Anhangs oder jeder Änderung, die nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommen wurde, immer dann und soweit solche Änderungen und Anhänge zum Zeitpunkt der Anwendung für beide Vertragsparteien in Kraft sind.
2. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweizerischen Eidgenossenschaft das Bundesamt für Zivilluftfahrt oder jede andere Person oder Körperschaft, die ermächtigt ist, irgendwelche gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben oder ähnliche Aufgaben auszuüben, und im Fall der Republik Venezuela das Ministerium für Transport und Verkehr oder irgendwelche Person oder Körperschaft, die ermächtigt ist, irgendwelche gegenwärtig diesem Ministerium obliegenden Aufgaben oder ähnliche Aufgaben auszuüben.

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes

3. Der Ausdruck «bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen» das nach Artikel 7 dieses Abkommens von einer der Vertragsparteien für den Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien bezeichnete Luftverkehrsunternehmen.
4. Der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu bezahlen sind sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise anwendbar sind, einschliesslich der Bezahlungen und Kommissionen an Agenten, jedoch unter Ausschluss der Entschädigung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.
5. Der Ausdruck «Abkommen» dieses Abkommen und sein Anhang sowie jede Änderung an diesen.
6. Der Ausdruck «Gebiet» mit Bezug auf einen Staat das, was ihm Artikel 2 des Übereinkommens zumisst.
7. Die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nichtgewerbsmässige Landung» das, was ihnen Artikel 96 des Übereinkommens entsprechend zumisst.

Artikel 2 Anwendung des Übereinkommens von Chikago

Die Bestimmungen dieses Abkommens gelten soweit unter Vorbehalt derjenigen des Übereinkommens von Chikago, als letztere für internationale Luftverkehrslinien anwendbar sind.

Artikel 3 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für ihre internationalen Luftverkehrslinien auf den festgelegten Strecken, die sich im Linienplan zum Anhang befinden. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.
2. Unter Vorbehalt anderslautender Bestimmungen dieses Abkommens geniesst das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen die folgenden Rechte:
 - a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen.
 - b. das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen.
 - c. das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei an den im Linienplan zum Anhang festgelegten Punkten Landungen vorzunehmen, um Fluggäste und Fracht, einschliesslich Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.
3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, im Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die für einen anderen Punkt in diesem Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

Artikel 4 Grundsätze für die Durchführung der vereinbarten Linien

1. Die Vertragsparteien kommen überein, den bezeichneten Unternehmen eine Behandlung zukommen zu lassen, die es diesen erlaubt, auf gerechte, angemessene und gegenseitige Weise die Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien zu betreiben.
2. Beim Betrieb der vereinbarten Linien sind die Interessen der Unternehmen der beiden Vertragsparteien zu berücksichtigen, um die entsprechenden Linien nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.
3. Es wird vereinbart, dass die Linien, die ein bezeichnetes Unternehmen nach diesem Artikel zur Verfügung stellt, als wesentliches Ziel haben, Luftverkehr anzubieten, die den Beförderungsbedürfnissen des Verkehrs zwischen den beiden Ländern entsprechen.
4. Die Vertragsparteien anerkennen, dass die Erhöhung der Frequenzen der Linien, der bezeichneten Unternehmen oder das auf diesen Linien zur Verfügung gestellte Beförderungsangebot einvernehmlich zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zu bestimmen ist.
5. Die durch die Unternehmen zur Verfügung gestellten Linien, die nach diesem Abkommen betrieben werden, müssen in enger Beziehung mit dem öffentlichen Bedürfnis solcher Linien stehen.
6. Das von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmen unterbreitet seine Flugpläne den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme der vereinbarten Linien zur Genehmigung. Das gleiche Verfahren ist auf jede spätere Änderung des Flugplanes anwendbar.

Artikel 5 Anwendbares Recht

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise und die Ausreise von ihrem Gebiet durch ein in der internationalen Luftfahrt verwendetes Luftfahrzeug oder Flüge dieses Flugzeuges über ihrem Gebiet betreffen, sind auch auf das von der anderen Vertragspartei bezeichnete Unternehmen anwendbar.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln, wie Vorschriften über die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und Einwanderung sowie solche über zollrechtliche und gesundheitspolizeiliche Massnahmen, sind auf Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht und Postsendungen anwendbar, die von Luftfahrzeugen des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens befördert werden, während sich diese Personen und Sachen im genannten Gebiet befinden.

Artikel 6 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, nach ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zi-

villuftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere nach den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal.

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen nach den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass Luftfahrzeughalter in ihren Luftfahrzeugregistern eingetragen sind, oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenhalter in ihrem Gebiet nach solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, ei-

nen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

Artikel 7 Bezeichnung der Unternehmen und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Strecken zu bezeichnen. Eine solche Bezeichnung erfolgt auf schriftlichem Weg.

2. Nach Erhalt einer solchen Bezeichnung muss die andere Vertragspartei, vorbehältlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels, ohne Verzug dem bezeichneten Unternehmen die notwendige Betriebsbewilligung erteilen.

3. Die Luftfahrtbehörden einer jeden Vertragspartei können verlangen, dass das von der anderen Vertragspartei bezeichnete Unternehmen den Beweis erbringt, dass es in der Lage ist, die in den Gesetzen und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die nach den Bestimmungen des Übereinkommens in der Regel vernünftigerweise auf den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien angewandt werden.

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die sie für die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens vorgesehenen Rechte durch das von der anderen Vertragspartei bezeichnete Unternehmen als notwendig erachtet, wenn dieses Unternehmen nicht in der Lage ist, dieser Vertragspartei, sofern sie es verlangt, den Beweis zu erbringen, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen den Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dem Unternehmen selbst gehören.

5. Wenn ein Unternehmen bezeichnet ist und die Betriebsbewilligung besitzt, kann es jederzeit mit dem Betrieb der vereinbarten Linien beginnen, soweit es die Bestimmungen dieses Abkommens erfüllt.

Artikel 8 Widerruf oder Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei vorläufig zu verbieten oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie für die Ausübung dieser Rechte als nötig erachtet

a. wenn sie nicht überzeugt ist, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen der Vertragspartei gehört, die das Unternehmen bezeichnet hat oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei; oder

b. wenn dieses Unternehmen die Gesetze oder Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt; oder

- c. wenn dieses Unternehmen auf irgendeine andere Weise den Betrieb nicht so betreibt, wie es die in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen vorsehen.

2. Ausser wenn es der unmittelbare Widerruf, das vorläufige Verbot oder die Auflage von Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen sind, erforderlich machen, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhindern, kann ein solches Recht nur nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Artikel 9 Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von einer der Vertragsparteien ausgestellt und anerkannt worden sind, werden, solange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.
2. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von anderen Staaten ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellt werden, als nicht gültig anzuerkennen.

Artikel 10 Abgabenbefreiung von Ausrüstung, Treibstoffen und Vorräten

1. Die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge, welche in das Gebiet der anderen Vertragspartei einfliegen, von dort wegfliegen oder dieses Gebiet überfliegen, sind von Zöllen, Inspektionsgebühren, sonstigen Steuern und staatlichen Abgaben befreit.
2. Treibstoffe, Schmierstoffe, sonstige technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile, die ordentliche Bordausrüstung und die für die Versorgung bestimmten Vorräte, die sich an Bord der Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen befinden, sind beim Einflug, Wegflug und Überflug des Gebietes der anderen Vertragspartei von Zöllen, Inspektionsgebühren, sonstigen Steuern und staatlichen Abgaben befreit.
3. Treibstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Bordvorräte, technische Verbrauchsgüter, Werkzeuge und Bordausrüstung, soweit es sich nicht um Hilfsmaterial für den Boden handelt, die von einem bezeichneten Unternehmen ins Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt und unter der Aufsicht der Zollbehörden gelagert werden, sind, während sie sich dort befinden und einzig zur Versorgung der Luftfahrzeuge gebraucht werden oder wiederum ins Gebiet der anderen Vertragspartei ausgeführt werden, von Zöllen, Inspektionsgebühren, sonstigen Steuern und staatlichen Abgaben befreit.
4. Die in den vorstehenden Absätzen genannten Sachen dürfen nur für flugdienstbezogene Zwecke verwendet werden und müssen, sofern sie nicht benutzt werden, wiederum ausgeführt werden, sofern deren Überlassung an andere Unternehmen oder die Verstaatlichung nach den im Gebiet der interessierten Ver-

tragspartei geltenden Gesetzen, Verordnungen und Administrativverfahren zulässig ist. Bis über deren Gebrauch und Verwendung entschieden ist, verbleiben sie unter Zollverschluss.

5. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kann bestimmten Verfahren, Bedingungen und Formvorschriften unterliegen, die üblicherweise im Gebiet der Vertragspartei, die sie zu gewähren hat, in Kraft sind, und sie darf sich nicht auf Gebühren erstrecken, die für die Vergütung von Dienstleistungen erhoben werden. Die erwähnte Befreiung beruht auf dem Grundsatz des Gegenrechtes.

Artikel 11 Flughafengebühren

Die Benutzungsgebühren für Flughäfen, Einrichtungen und Dienstleistungen der Flugsicherung, die von einer Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung gestellt werden, sind nicht höher als diejenigen, die von den Luftfahrzeugen des eigenen Landes, die auf Linien des internationalen Luftlinienverkehrs eingesetzt sind, zu entrichten sind.

Artikel 12 Vertretung des Unternehmens

1. Das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen ist im Rahmen der einschlägigen Gesetze und Verordnungen der anderen Vertragspartei über die Einreise, den Aufenthalt und die Beschäftigung berechtigt, im Gebiet der anderen Vertragspartei dasjenige geeignete Personal für die Verwaltung und den technisch-operationellen Betrieb sowie andere Sachverständige zu beschäftigen und beizubehalten, die erforderlich sind, um den Luftverkehrslinien zu genügen.

2. Für die Geschäftstätigkeit ist der Grundsatz des Gegenrechtes anwendbar. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei gewähren die notwendige Unterstützung für den guten Betrieb der Vertretung des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei.

3. Jede Vertragspartei gewährt insbesondere dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen das Recht, unmittelbar oder mittels seiner Agenten Beförderungsscheine auf ihrem Gebiet zu verkaufen.

Artikel 13 Überweisungen

Jede Vertragspartei räumt dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen das Recht ein, auf Gesuch hin die in ihrem Gebiet im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit als Betreiber eines Luftverkehrsunternehmens erzielten Einnahmenüberschüsse in sein Land zu überweisen. Diese Überweisung erfolgt entsprechend der nationalen Gesetzgebung eines jeden Landes.

Artikel 14 Tarife

1. Die Tarife, die für das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen anzuwenden sind, sind in geeigneter Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, insbesondere die Betriebskosten, ein vernünftiger Gewinn und die Marktverhältnisse zu berücksichtigen sind.
2. Die Tarife sind grundsätzlich von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien festzulegen, und dieses Einvernehmen ist, soweit möglich, durch das vom Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) festgelegte Tariffestsetzungsverfahren herzustellen.
3. Jeder nach dem vorhergehenden Absatz festgelegte Tarif ist mindestens sechzig (60) Tage vor dem für sein Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zu unterbreiten. Diese Frist kann in besonderen Fällen verkürzt werden, vorausgesetzt, die Luftfahrtbehörden haben sich damit einverstanden erklärt. Wenn die eine oder andere der Luftfahrtbehörden nicht innerhalb von dreissig (30) Tagen, vom Zeitpunkt des Erhalts des entsprechenden Antrages an gerechnet, ihre Nichtgenehmigung bekanntgibt, sind die Tarife als genehmigt zu betrachten.
4. Damit die Tarife rechtskräftig werden, ist die beiderseitige Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien erforderlich.
5. Kann kein Einvernehmen nach Absatz 2 dieses Artikels erreicht werden, oder wenn eine der Luftfahrtbehörden mit den zur Genehmigung unterbreiteten Tarifen nicht einverstanden ist, teilt sie dies der anderen Luftfahrtbehörde mindestens dreissig (30) Tage vor dem für das Inkrafttreten des Tarifes vorgesehenen Zeitpunkt mit. Die Luftfahrtbehörden versuchen zu einer Einigung zu gelangen. Um das zu erreichen, unternimmt jede der Luftfahrtbehörden ihr möglichstes, um diesen Tarif unmittelbar oder zum gegenseitig vereinbarten Zeitpunkt in Rechtskraft zu setzen.
6. Kommt kein Einvernehmen zustande, bevor der neue Tarif auf andere Weise anwendbar wird, bleibt der zu diesem Zeitpunkt gültige Tarif weiterhin anwendbar, jedoch nicht länger als für sechs (6) Monate. Wenn nach Ablauf dieses Zeitpunkts kein Einvernehmen zustande gekommen ist, ist die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 17 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren zu unterwerfen.
7. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei bemühen sich, dass die bezeichneten Unternehmen die korrekte Anwendung der genehmigten Tarife einhalten.

Artikel 15 Statistiken

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf Ersuchen hin alle Auskünfte, die sachbezogene und periodische Unterlagen betreffen mit dem Ziel, die in Artikel 4 Absatz 3 dieses Abkommens erwähnten Bestimmungen anzuwenden. Diese Auskünfte umfassen jede notwendige Mitteilung, um den Umfang des beförderten Ver-

kehr durch das bezeichnete Unternehmen auf den vereinbarten Linien bestimmen zu können.

Artikel 16 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über dieses Abkommen, die Auslegung, die Anwendung oder die Änderung desselben sowie über die Einhaltung der darin festgelegten Bestimmungen verlangen. Diese Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, beginnen innerhalb von sechzig (60) Tagen, von dem Zeitpunkt an gerechnet, an dem die andere Vertragspartei ein schriftliches Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien vereinbaren gegenüber dem hier Vereinbarten etwas anderes.

Artikel 17 Regelung von Meinungsverschiedenheiten

Jede Meinungsverschiedenheit, die zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens entsteht, ist auf dem Weg über Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien zu regeln.

Artikel 18 Änderungen

Jede Änderung dieses Abkommens, die von den Vertragsparteien vereinbart wird, tritt in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden ist. Dessen ungeachtet kann irgendeine Änderung des Anhangs zu diesem Abkommen unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden. Eine solche Änderung wird vom Zeitpunkt der Vereinbarung an vorläufig angewandt, und sie tritt in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden ist.

Artikel 19 Hinterlegung bei der ICAO

Dieses Abkommen und jede Änderung dazu wird bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hinterlegt.

Artikel 20 Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein beide Vertragsparteien bindendes allgemeines und mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr in Kraft, wird dieses Abkommen geändert, um es mit den Bestimmungen dieses allgemeinen Übereinkommens in Einklang zu bringen.

Artikel 21 Inkrafttreten

1. Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem der Austausch diplomatischer Noten erfolgt ist und sich die Vertragsparteien gegenseitig angezeigt haben, dass die von den entsprechenden rechtlichen Vorschriften verlangten

Formalitäten erfüllt sind. Dessen ungeachtet werden seine Bestimmungen vom Datum der Unterzeichnung an vorläufig angewandt.

2. Dieses Abkommen ist nicht befristet.

Artikel 22 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit der anderen Vertragspartei schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen, wobei sie dies gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO mitteilt.

2. Dieses Abkommen tritt sechs (6) Monate nach Erhalt der Kündigungsanzeige ausser Kraft, soweit nicht die Mitteilung vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird.

3. Falls die andere Vertragspartei die Empfangsanzeige nicht bestätigt, wird angenommen, dass ihr die Anzeige vierzehn (14) Tage nach dem bestätigten Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zugekommen ist.

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

Geschehen in Caracas am 9. August 1991 in zwei Urschriften, in französischer und spanischer Sprache, wobei die beiden Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind.

Für den
Schweizerischen Bundesrat
Peter Dietschi

Für die
Regierung der Republik Venezuela
Armando Duran

Linienpläne

Linienplan Schweiz

Das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen kann die vereinbarten Luftverkehrslinien auf der folgenden Strecke betreiben:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Venezuela
Schweiz	–	Caracas

Linienplan II Venezuela

Das von Venezuela bezeichnete Unternehmen kann die vereinbarten Luftverkehrslinien auf der folgenden Strecke betreiben:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz
Venezuela	–	Basel oder Genf oder Zürich

Bemerkungen

1. Die Zwischenlandepunkte auf den festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Jedes bezeichnete Unternehmen kann jeden Zwischenlandepunkt unter der Voraussetzung bedienen, dass keine Verkehrsrechte zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen ist berechtigt, bis zu zwei Flügen in der Woche durchzuführen.
4. Jedes bezeichnete Unternehmen kann die vorgängig festgelegten Flüge mit Flugzeugen freier Wahl und ohne Zuladungsbeschränkung für Fluggäste und Fracht durchführen.
5. Die bezeichneten Unternehmen können Verträge über die Zusammenarbeit vereinbaren, die den entsprechenden Luftfahrtbehörden zur Genehmigung zu unterbreiten sind.

Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Jemenitischen Arabischen Republik über den Luftlinienverkehr

*Da die Schweiz
und
die Jemenitische Arabische Republik*

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,
um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln, und

um zusätzlich zum genannten Übereinkommen für den Betrieb von Luftlinienverkehr zwischen ihren entsprechenden Gebieten und darüber hinaus ein Abkommen abzuschliessen,

haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Jemenitischen Arabischen Republik

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

Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:
 - a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 angenommenen Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
 - b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall der Jemenitischen Arabischen Republik die für die zivile Luftfahrt und den Wetterdienst zuständigen Behörden oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
 - c. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 6 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes

- d. der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen, sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.
 - e. die Ausdrücke «Gebiet», «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen», «nichtgewerbsmässige Landung» das, was in den Artikeln 2 und 96 des Übereinkommens von Chikago festgelegt ist.
2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Artikel 2 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien:
 - a. das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
 - b. das Recht, auf ihrem Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen.
2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen vereinbarten Rechte für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien auf denjenigen Strecken, welche im entsprechenden Abschnitt der Linienpläne festgelegt sind, die diesem Abkommen beigelegt sind. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt. Beim Betrieb einer vereinbarten Linie auf einer festgelegten Strecke genießt das bezeichnete Unternehmen einer jeden Vertragspartei, zusätzlich zu den in Absatz 1 dieses Abkommens vereinbarten Rechten, das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei an den für diese Strecke in den Linienplänen zu diesem Abkommen festgelegten Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschliesslich Postsendungen, aufzunehmen und abzusetzen.
3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.
4. Wenn das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund besonderer und/oder ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, eine Linie auf der üblicherweise befliegenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern sowie während dieser Zeit die notwendigen Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Artikel 3 Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Linien

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

2. Beim Betrieb der vereinbarten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieses letztgenannten Unternehmens auf den gleichen Strecken oder auf gewissen davon nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Die vereinbarten Linien der bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien stehen in enger Beziehung zu den öffentlichen Beförderungsbedürfnissen auf den festgelegten Strecken und haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot mit einem vernünftigen Auslastungsgrad zur Verfügung zu stellen, um die gegenwärtigen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnisse für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht sowie Postsendungen von und nach dem Gebiet der Vertragspartei abzudecken, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Gepäck und Fracht sowie Postsendungen, die an Punkten auf den festgelegten Strecken im Gebiet von Staaten, die das Unternehmen nicht bezeichnet haben, aufgenommen und abgesetzt werden, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen festgelegt werden, wonach dieses Angebot angepasst ist:

- a. der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b. der Verkehrsnachfrage der Gebiete, durch die die vereinbarten Linien führen, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsleistungen, die von Unternehmen der in diesem Gebiet gelegenen Staaten erbracht werden, und
- c. den Betriebserfordernissen von Langstreckendiensten.

4. Keine Vertragspartei beschränkt einseitig den Betrieb des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, ausgenommen aufgrund der Bestimmungen dieses Abkommens oder einheitlicher Bedingungen, die sich aus dem Übereinkommen von Chikago ergeben.

Artikel 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

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

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise in ihr Gebiet, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung,

über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

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

Artikel 5 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien, insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal.

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Auf-

enthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalles für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

Artikel 6 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

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

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

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

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 14 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

Artikel 7 Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

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

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

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

Artikel 8 Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden, solange sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.

2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die von der anderen Vertragspartei oder von einem anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Ausweise nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 9 Befreiung von Zollgebühren und anderen Abgaben

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

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

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen

werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die vom bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;

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

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

4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen hat über die Leihe der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände oder deren Überführung ins Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dazu ist, dass diesem oder diesen anderen Unternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Artikel 10 Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die sie dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auferlegt oder die sie durch ihre zuständigen Behörden auferlegen lässt, gerecht und vernünftig sind. Sie beruhen auf gesunden Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.

2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugsicherungseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, sind nicht höher als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

Artikel 11 Vertretung und Geschäftstätigkeit der Unternehmen

1. Unter Vorbehalt der nationalen Gesetze und Verordnungen hat das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen

können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen; dieses setzt sich aus versetzten oder aus örtlich angestellten Beschäftigten zusammen.

2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei lassen den Vertretungen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei die für einen ordnungsgemässen Betrieb erforderliche Unterstützung zukommen,

3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben des Unternehmens, mittels Agenten zu beteiligen. Jedes Unternehmen ist berechtigt, solche Beförderungsscheine zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungsscheine in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

Artikel 12 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, Einnahmenüberschüsse, die in einem vernünftigen Verhältnis zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Artikel 13 Tarife

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

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dafür soweit als möglich das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrs-Verbandes oder jeder anderen anerkannten internationalen Organisation anzuwenden, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeiten.

3. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens sechzig Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden. Wenn weder die eine noch die andere der Luftfahrtbehörden innerhalb

von dreissig Tagen nach Unterbreitung ihre Nichtgenehmigung bekanntgibt, sind diese Tarife als genehmigt zu betrachten.

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

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 17 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Ein bereits festgesetzter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 17 dieses Abkommens festgesetzt worden ist, jedoch höchstens während zwölf Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

7. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei bemühen sich sicherzustellen, dass die bezeichneten Unternehmen die den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien unterbreiteten und von diesen genehmigten Tarife einhalten und dass kein Unternehmen auf einem Teil dieser Tarife in irgendeiner Weise, direkt oder indirekt, unerlaubte Ermässigungen gewährt.

Artikel 14 Unterbreitung der Flugpläne

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

Artikel 15 Statistische Angaben

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

Artikel 16 Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Durchsetzung, die Auslegung, die Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die

andere Vertragspartei das schriftliche Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart.

Artikel 17 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über dieses Abkommen, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege behoben werden können, werden auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.
2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.
3. Das Schiedsgericht bestimmt seine Verfahrensvorschriften selbst und entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.
4. Die Vertragsparteien werden sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen.

Artikel 18 Änderungen

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird eine solche Änderung, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben, vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.
2. Änderungen des Anhanges können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.
3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen derart geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

Artikel 19 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen.

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

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

Artikel 20 Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Artikel 21 Inkrafttreten

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

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

Geschehen in Sanaa am 19. Dezember 1991, in doppelter Urschrift, in französischer, arabischer und englischer Sprache, wobei die drei Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Serge Salvi

Für die Regierung der
Jemenitischen Arabischen Republik:
Col. Mohsin M. Al-Yousefi

Linienpläne**Linienplan I**

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Jemen	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	—	Sana'a Hodeidah	—

Linienplan II

Strecken, auf denen das von der Jemenitischen Arabischen Republik bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte in Jemen	—	Zwei Punkte	—

Anmerkungen

1. Die Zwischenlandepunkte und die Punkte darüber hinaus können auf den festgelegten Strecken nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien im Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann nicht aufgeführte Zwischenlandepunkte oder Punkte darüber hinaus unter der Bedingung bedienen, dass keine Verkehrsrechte zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

AbkommenÜbersetzung¹⁾**über die Änderung des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Föderativen Republik Brasilien über den regelmässigen Luftverkehr****Aufnahme eines neuen Artikels 8^{bis}***Artikel 8bis* Sicherheit der Luftfahrt

«1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal.

2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes

Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.»

Abkommen über die Änderung des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Mexiko über den regelmässigen Luftverkehr

Übersetzung¹⁾

Aufnahme der neuen Artikel 5^{bis}, 10^{bis}, 12 und Anhang

«Artikel 5^{bis}»

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal.
2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass Luftfahrzeughalter, die Angehörige ihrer Staaten sind, oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

Artikel 10^{bis} Überweisung von Gewinn

Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, in Übereinstimmung mit den geltenden innerstaatlichen Gesetzen Einnahmenüberschüsse umzurechnen und in sein Land zu überweisen, die die örtlichen Ausgaben übersteigen. Die Umrechnung dieser Überschüsse sowie deren Überweisung erfolgt ohne Einschränkungen zum anwendbaren Kurs an dem Tag, an welchem die Überschüsse zur Umrechnung und Überweisung vorgewiesen werden.

Artikel 12

2. Die so genehmigten Änderungen des Abkommens werden vom Tag des Austausches diplomatischer Noten an vorläufig angewandt und sie treten in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander die Erfüllung der ihnen eigenen verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

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

Liniplan

Abschnitt I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Mexiko	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	Ein Punkt in den Vereinigten Staaten Anmerkung 4 Anmerkung 5	Mexiko-City und/oder Cancun und/oder Acapulco und/oder Guadalajara Anmerkungen 6 und 7	Punkte über Mexiko hinaus

Abschnitt II

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte in Mexiko	Zwei Punkte in Europa Anmerkung 4 Anmerkung 5	Drei Punkte in der Schweiz Anmerkung 6 Anmerkung 7	Punkte über die Schweiz hinaus

Anmerkungen

1. Die in den Abschnitten I und II vorgesehenen Luftverkehrslinien können mit allen Flugzeugtypen, ausgenommen Überschallflugzeugen, betrieben werden.
2. Das von jeder der Vertragsparteien bezeichnete Luftverkehrsunternehmen kann auf der aufgeführten Strecke bis zu sieben Flüge pro Woche durchführen.
3. Die auf den aufgeführten Strecken erwähnten Zwischenlandepunkte und die Punkte darüber hinaus können nach Belieben des bezeichneten Luftverkehrsunternehmens auf einzelnen oder allen Flügen ausgelassen werden, und jede in Betracht gezogene Linie kann auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden.

4. Die von den Vertragsparteien bezeichneten Luftverkehrsunternehmen geniessen an den Zwischenlandepunkten keine Rechte in 5. Freiheit; ausgenommen davon sind Zwischenlandepunkte, die in ihren entsprechenden Linienplänen aufgeführt sind.
5. Die Zwischenlandepunkte in den betreffenden Gebieten sind von den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen frei wählbar.
6. Auf dem Gebiet der Vertragsparteien dürfen weder Kabotage- noch «stop-over»-Rechte ausgeübt werden.
7. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen dürfen von den auf dem Gebiet der Vertragsparteien aufgeführten Punkten nicht mehr als zwei bedienen.

AbkommenÜbersetzung¹⁾**über die provisorische Vereinbarung zwischen
der Schweiz und den Vereinigten Staaten von Amerika
betreffend Luftverkehrslinien****Aufnahme eines neuen Artikels 6^{bis}***«Artikel 6^{bis}»*

- a. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Allgemeinheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal.
- b. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern. Jede Vertragspartei teilt der anderen zum voraus ihre Absicht mit, irgendwelche Abweichungen von solchen Standards bekanntzugeben.
- c. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenhalter in ih-

¹⁾ Übersetzung des englischen Originaltextes

rem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln. Jede Vertragspartei teilt der anderen zum voraus ihre Absicht mit, irgendwelche Abweichungen von solchen Standards bekanntzugeben.

- d. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz c dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden. Jede Vertragspartei stellt ebenfalls sicher, dass jedem Begehren der anderen Vertragspartei für spezielle Sicherheitsmassnahmen bei einer besonderen Gefahr entsprochen wird, soweit ein solches Begehren als angemessen erscheint.
- e. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalles für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.
- f. Wenn eine Vertragspartei berechtigten Grund zur Annahme hat, dass die andere Vertragspartei von den Bestimmungen dieses Artikels abweicht, kann die erste Vertragspartei sofortige Beratungen mit der anderen Vertragspartei verlangen. Solche Beratungen sind innerhalb von 15 Tagen aufzunehmen, von dem Tag an gerechnet, an dem sie verlangt wurden; diese Frist kann in gegenseitigem Einvernehmen verlängert werden. Ungeachtet der Bestimmungen des Artikels 6 können die in diesem Abkommen vereinbarten Rechte der beiden Vertragsparteien bei Nichtzustandekommen einer befriedigenden Einigung innerhalb von 90 Tagen vorübergehend aufgehoben werden. Wenn es ein dringender Fall erfordert, der eine sofortige und aussergewöhnliche Gefahr für die Sicherheit der Fluggäste, der Besatzungsmitglieder oder der Luftfahrzeuge darstellt, und wenn die andere Vertragspartei ihren in den Absätzen d oder e dieses Artikels enthaltenen Verpflichtungen nicht in angemessener Weise nachgekommen ist, kann eine

Vertragspartei sofort geeignete, vorübergehende Schutzvorkehrungen treffen, um der Gefahr zu begegnen. Jede in Übereinstimmung mit diesem Absatz unternommene Handlung ist zu beenden, wenn die andere Vertragspartei die Bestimmungen dieses Artikels beachtet.»

Abkommen über die Änderung des Abkommens über den Luftverkehr zwischen der Schweiz und Pakistan

Übersetzung¹⁾

Aufnahme eines neuen Artikels 3^{bis}

«Artikel 3^{bis}»

A. Die Vertragsparteien bekräftigen ihre Rechte und Pflichten in Übereinstimmung mit dem internationalen Recht, unter Einschluss des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 7. Dezember 1944 in Chicago, des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangenen Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, sowie des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal; die Vertragsparteien bestätigen, dass ihre Verpflichtungen, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen Handlungen widerrechtlicher Beeinträchtigung zu schützen, Bestandteil ihrer gegenseitigen Beziehungen im Rahmen dieses Abkommens bilden.

B. Die Vertragsparteien gewahren sich gegenseitig auf Ersuchen hin alle erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Luftfahrzeugen, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Luftfahrt.

C. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhang zum Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und Flughafenthalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.

¹⁾ Übersetzung aus dem englischen Originaltext

D. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz C. enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der andern Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser andern Vertragspartei verlangt werden. Ungeachtet von Absatz C. ist jede Vertragspartei bestrebt, zusätzliche Massnahmen zu unternehmen, die sie als notwendig erachtet, um Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck sowie Fracht und Bordvorräte vor Besteigen der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern in angemessener Weise jedes Begehren der andern Vertragspartei für Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

E. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalles für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeuges oder bei andern widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Luftfahrzeugen, gegen Flughäfen und Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

F. Falls eine Vertragspartei von den Bestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei unmittelbar Verhandlungen mit den Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei verlangen. Diese Verhandlungen haben zum Ziel, eine Verständigung über die Massnahmen zu erreichen, die geeignet sind, die Gründe der Besorgnis aus dem Weg zu schaffen, und den Sicherheitsstandards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation die erforderliche Haltung anzunehmen, um zweckmässige Sicherheitsbedingungen aufzustellen.»