

79.019

**Botschaft
betreffend vier Abkommen über den Luft-Linienverkehr**vom 2. Mai 1979

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend vier Abkommen über den Luft-Linienverkehr mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

2. Mai 1979

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Hürlimann

Der Bundeskanzler: Huber



Übersicht

Die rechtliche Ordnung, welcher der Betrieb internationaler Luftverkehrslinien unterliegt, stützt sich im wesentlichen auf mehrseitige Übereinkommen und auf zweiseitige Luftverkehrsabkommen. Als ineinander abgestimmtes Gesamtsystem bilden die multilateralen Regelungen den rechtlichen Rahmen, in den die bilateralen Vereinbarungen eingefügt werden. Diese stellen als Instrumente zur Ordnung des Marktzutrittes und zur Festlegung des Beförderungsangebotes die allgemeine Rechtsgrundlage für den zwischenstaatlichen Luftverkehr dar.

Die schweizerische Luftverkehrspolitik beruht auf einer freiheitlichen Grundhaltung; einerseits werden die Bestrebungen zur Bildung multilateraler Rahmenbestimmungen unterstützt, andererseits wird der Linienverkehr von und nach der Schweiz durch den Abschluss bilateraler Abkommen gefördert. Dabei kann ein konkretes eigenes Interesse oder der Wunsch eines Partnerstaates nach Verkehrsrechten für die bilaterale Ordnung massgebend sein. In gewissen Fällen handelt es sich vorerst um die Schaffung von Verkehrsrechtsreserven.

Die vier Abkommen, die Gegenstand dieser Vorlage bilden, sind dazu bestimmt, die Stellung der Schweiz im internationalen Luftverkehr zu sichern und weiter auszubauen. Sie werden dazu beitragen, dass unser Land mit der Entwicklung in vernünftigem Rahmen Schritt halten kann.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 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 143 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.

Bis heute blieben alle Bemühungen erfolglos, die Verkehrsrechte im internationalen Linienverkehr mehrseitig zu regeln. Die Interessengegensätze werden wahrscheinlich auch in Zukunft eine multilaterale Ordnung der Verkehrsrechte verhindern. Die Staaten, die am Auf- und Ausbau des Luftverkehrs interessiert sind, räumen sich daher die erforderlichen Verkehrsrechte durch zweiseitige Abkommen ein.

12 Die zweiseitige Gestaltung des Luftverkehrs

Die in den bilateralen Abkommen zu ordnenden Fragen sind in den meisten Fällen dieselben; die Verhandlungen werden daher in der Regel auf Grund eines Mustertextes geführt, der von der einen oder andern Partei vorgelegt wird. Der schweizerische Mustertext hält sich an folgende 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;
- Beidseitige Genehmigung der anzuwendenden Tarife;
- Freier Transfer der Erträge;
- 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 Ge-

biet 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 begründen die Berechtigung 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, Direktverkehr), umfassen zusätzlich aber auch das Recht, im Gebiet des Partnerstaates Fluggäste, Fracht und Post aus einem Drittstaat abzugeben oder nach einem Drittstaat aufzunehmen (5. Freiheit, Unterwegsverkehr).

Die Schweiz gehört zu den Staaten mit den meisten Luftverkehrsabkommen. Bis heute sind insgesamt 90 derartige Abkommen abgeschlossen oder paraphiert worden (80 in Kraft, 6 unterzeichnet, 4 paraphiert). Durch diese aktive Luftverkehrspolitik hat sich unser Land im internationalen Luftverkehr eine angesehene Stellung gesichert. Zurzeit bedient die Swissair 92 Städte in 62 verschiedenen Ländern auf der ganzen Welt, und unsere schweizerischen Flughäfen werden von 59 ausländischen Linienunternehmen angeflogen.

Auch die vier Abkommen, die wir Ihnen mit dieser Botschaft zur Genehmigung unterbreiten, werden mithelfen, den Luftverkehr von und nach der Schweiz weiter zu fördern:

- Abkommen mit der Republik Indonesien über den Luft-Linienverkehr vom 14. Juni 1978
- Abkommen mit der Republik Kenia über Luftverkehrslinien vom 21. November 1978
- Abkommen mit der Vereinigten Republik Tansania vom 19. Januar 1979
- Abkommen mit der Islamischen Republik Mauretanien vom 13. März 1979

2 Besonderer Teil

21 Die einzelnen Abkommen

211 Das Abkommen mit der Republik Indonesien

211.1 Ausgangslage

Das Abkommen mit Indonesien ist im Zusammenhang unserer Bemühungen um einen weiteren Ausbau der Verkehrsrechte im Fernen Osten zu sehen. Erste Kontakte mit dem Partnerstaat gehen auf das Jahr 1966 zurück. Die Paraphierung des damals ausgearbeiteten Abkommenstextes wurde jedoch von der Gegenpartei verweigert. Spätere Vorstösse blieben zunächst erfolglos. Erst 1977, nachdem das nationale Luftverkehrsunternehmen GARUDA konkrete Pläne für die Bedienung der Schweiz hatte, erklärten sich die indonesischen Behörden zu Verhandlungen bereit. Diese fanden im Dezember des gleichen Jahres statt. Das bei dieser Gelegenheit paraphierte Abkommen wurde am 14. Juni 1978 in Djakarta unterzeichnet.

211.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens

Gegenüber dem schweizerischen Musterwortlaut enthält das Abkommen insbesondere die folgenden Abweichungen:

Artikel 2 Absatz 4

Bestimmungen über Flüge in Kriegs- und Luftsperrgebiete.

Artikel 4 Absatz 4

Das Beförderungsangebot ist in erster Linie vom Ausmass des Direktverkehrs abhängig.

Artikel 5 Absatz 4

Möglichkeit von Ein- und Ausfuhrbeschränkungen für zollfreie Waren.

Artikel 15 Absatz 2

Kündigung des Abkommens nach 12 Monaten wirksam.

211.3 Beurteilung

Das Abkommen ermöglicht zunächst die Aufnahme des zweiseitigen Luftverkehrs; Verkehrsrechte in 5. Freiheit können in einem späteren Zeitpunkt vereinbart werden. Die Swissair beabsichtigt, 1980 eine Linie nach Djakarta zu eröffnen, vorerst in Verlängerung bestehender Dienste nach dem Fernen Osten.

212 Das Abkommen mit der Republik Kenia

212.1 Ausgangslage

Nach dem Zerfall der 1967 gebildeten Ostafrikanischen Gemeinschaft (EAC: Kenia, Tansania, Uganda) äusserte Kenia im Juni 1977 den Wunsch, das zwischen der Schweiz und der EAC 1967 abgeschlossene Luftverkehrsabkommen durch ein neues zu ersetzen. Um den Betrieb der Swissair aufrechtzuerhalten, und um der inzwischen neu gegründeten Kenya Airways die Aufnahme des Linienverkehrs nach der Schweiz zu ermöglichen, wurden vom 22. bis 27. August 1977 in Nairobi Verhandlungen geführt. Diese fanden mit der Paraphierung des neuen Abkommens ihren Abschluss. Das Abkommen wurde am 21. November 1978 unterzeichnet.

212.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens

Die Gespräche wurden auf der Grundlage des kenianischen Mustertextes geführt. Das Abkommen weicht vor allem darin vom schweizerischen Musterwortlaut ab, dass das Beförderungsangebot unter gleichmässiger Aufteilung des Verkehrs auf die bezeichneten Unternehmen vorausbestimmt wird (Art. 6).

212.3 Beurteilung

Das neue Abkommen erlaubt der Swissair die Fortsetzung ihres bisherigen Flugprogramms, mit der Möglichkeit, ihr Angebot zu erweitern. Zumindest vorübergehend ist allerdings die frühere Linienführung Kenja-Tansania ausgeschlossen. Das bestehende Verkehrsaufkommen dürfte jedoch gross genug sein, um die Wirtschaftlichkeit des Programms aufrechtzuerhalten.

213 Das Abkommen mit der Vereinigten Republik Tansania

213.1 Ausgangslage

Auch das 1967 mit Tansania abgeschlossene Luftverkehrsabkommen wurde nach der faktischen Auflösung der Ostafrikanischen Gemeinschaft im Jahre 1977 von den tansanischen Behörden für nicht mehr anwendbar erklärt. Gleichzeitig wünschte der Partnerstaat den Abschluss einer neuen staatsvertraglichen Vereinbarung, um die Fortsetzung der gegenseitigen Luftverkehrsbeziehungen sicherzustellen. Die Verhandlungen wurden im Januar 1978 in Dar es Salaam geführt. Die Unterzeichnung des Abkommens fand am 19. Januar 1979 statt.

213.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens

Der schweizerische Musterwortlaut wurde weitgehend übernommen. Die folgenden Punkte sind abweichend geregelt:

Artikel 9

Keine Gleichstellung der Swissair mit dem nationalen Luftverkehrsunternehmen bei der Anwendung der Gebührenregelung.

Artikel 10

Verfahren zur Bestimmung der Anzahl von Gesellschaftsvertretungen und ihres Personals.

Artikel 14

Vorbehalt der nationalen Gesetzgebung für Unternehmensgewinne, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Luftverkehr stehen.

213.3 Beurteilung

Das neue Abkommen gibt der Swissair die Möglichkeit, ihr Flugprogramm im bisherigen Rahmen aufrechtzuerhalten. Allerdings ist die frühere Linienführung über Kenja zumindest vorübergehend ausgeschlossen. Dagegen konnten neue Verkehrsrechte in 5. Freiheit vereinbart werden.

214 Das Abkommen mit der Islamischen Republik Mauretanien

214.1 Ausgangslage

Im Herbst 1976 äusserten die Behörden von Mauretanien den Wunsch, mit der Schweiz ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen. Nach Prüfung der schweizerischen Interessenlage wurde dem Begehren zugestimmt. Insbesondere sollte damit die Berechtigung des Überflugs über mauretanisches Hoheitsgebiet rechtlich gesichert werden. Die Verhandlungen, die in Nouakchott stattfanden, endeten am 16. November 1978 mit der Paraphierung des Abkommens. Dieses wurde am 13. März 1979 unterzeichnet.

214.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens

Vom schweizerischen Musterwortlaut, der als Verhandlungsgrundlage diente, wurde in den folgenden Punkten abgewichen:

Artikel 3

Möglichkeit, die Verkehrsrechte von einer internationalen Betriebsgemeinschaft ausüben zu lassen. Eine solche Bestimmung findet sich bereits in mehreren Abkommen mit afrikanischen Staaten.

Artikel 16

Keine schiedsgerichtliche Erledigung von Meinungsverschiedenheiten.

214.3 Beurteilung

Das Abkommen bildet zurzeit eine Verkehrsrechtsreserve. Wegen der geringen Beförderungsnachfrage hat die Swissair keine konkreten Pläne, Mauretanien in unmittelbarer Zukunft anzufliegen.

3 Ergebnis von Konsultationen

Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat der Vorlage zugestimmt.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

41 Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

42 Personelle Auswirkungen

Personelle Auswirkungen ergeben sich keine.

43 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden

Die Kantone und Gemeinden werden durch diese Vorlage nicht belastet.

5 Verfassungsmässigkeit

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage ist gegeben durch Artikel 8 der Bundesverfassung, der den Bund ermächtigt, Verträge mit ausländischen Staaten abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung zur Genehmigung dieser Staatsverträge ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Da die Abkommen jederzeit kündbar sind, untersteht ihre Genehmigung nicht dem Staatsvertragsreferendum nach Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe a der Bundesverfassung.

6544

Bundesbeschluss betreffend vier Abkommen über den Luft-Linienverkehr

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 2. Mai 1979¹⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹ Die Abkommen über den Luft-Linienverkehr mit
a. der Republik Indonesien vom 14. Juni 1978;
b. der Republik Kenia vom 21. November 1978;
c. der Vereinigten Republik Tansania vom 19. Januar 1979;
d. der Islamischen Republik Mauretanien vom 13. März 1979
werden genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

Abkommen**zwischen der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft
und der Regierung der Republik Indonesien über den Luftlinienverkehr**

Da die Schweiz und die Republik Indonesien 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,

um für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien die notwendige Grundlage zu schaffen,

haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Indonesien ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die folgendes vereinbart haben:

Artikel 1

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 in Übereinstimmung mit Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 des gleichen Übereinkommens angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens;
 - b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall der Republik Indonesien das Ministerium für Verkehr und Tourismus 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 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
 - d. der Ausdruck «Gebiet» im Zusammenhang mit einem Staat das, was in Artikel 2 des Übereinkommens von Chikago festgelegt ist;
 - e. die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nicht kommerzielle Landung» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens von Chikago festgelegt ist;
 - f. der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen sowie die Bedingungen, unter

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes.

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.

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

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 internationaler Luftverkehrslinien die folgenden Vorrechte:

- a. das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. auf dem genannten Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
- c. auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und 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. Ungeachtet der Bestimmungen in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels ist für den Betrieb der vereinbarten Linien in Gebiete mit kriegerischen Auseinandersetzungen oder unter militärischer Besetzung oder in Gebiete, die davon berührt werden, in Übereinstimmung mit Artikel 9 des Übereinkommens von Chikago, die Bewilligung der zuständigen Militärbehörden erforderlich.

Artikel 3

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 Vorrechte 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 den Betrieb jeder vereinbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 8 dieses Abkommens aufgestellter Tarif in Kraft ist.

6. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Vorrechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei vorläufig zu verbieten oder die Ausübung dieser Vorrechte 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 derer 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.

7. 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 6 dieses Artikels vorgesehen sind, unmittelbar nötig sind, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhindern.

Artikel 4

1. Die bezeichneten Unternehmen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien 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 dieses letztgenannten Unternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

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

4. Die vereinbarten Linien, die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien betrieben werden, stehen in enger Beziehung zu den Beförderungsbedürfnissen der Öffentlichkeit auf den festgelegten Strecken, und bezwecken vor allem, ein den gegenwärtigen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnissen angepasstes Beförderungsangebot mit einem vernünftigen Auslastungsgrad für Fluggäste, Fracht und Postsendungen zur Verfügung zu stellen, die vom Gebiet der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, herkommen oder sich dorthin begeben.

5. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Fracht und Postsendungen, die an Punkten der vereinbarten Linien im Gebiet von andern Staaten als demjenigen, der das Luftverkehrsunternehmen bezeichnet hat, ein- und ausgeladen werden, richtet sich nach den allgemeinen Grundsätzen, wonach das Beförderungsangebot angepasst sein soll:

- a. den Verkehrsbedürfnissen von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b. den Verkehrsbedürfnissen der vom Unternehmen durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsleistungen, die von Unternehmen der in diesen Gebieten gelegenen Staaten erbracht werden;
- c. den Betriebserfordernissen von Langstreckendiensten.

Artikel 5

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 Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren 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. Soweit keine Abgaben oder andere Gebühren auf den in den Absätzen 1 bis 3 dieses Artikels erwähnten Gütern erhoben werden, fallen diese unter keine wirtschaftlichen Verbote oder Beschränkungen bezüglich Einfuhr, Ausfuhr und Transit, die sonst anwendbar sind; es sei denn, solche Verbote oder Beschränkungen für gewisse in den Absätzen 1-3 dieses Artikels erwähnte Güter gelten für alle Luftverkehrsunternehmen, einschliesslich des nationalen.

5. Die in diesem Artikel aufgeführte Behandlung ergänzt ohne Präjudiz diejenige, zu der jede Vertragspartei nach Artikel 24 des Übereinkommens von Chicago verpflichtet ist.

Artikel 6

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

2. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen umfassen nach Wahl des Luftverkehrsunternehmens Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal. Für deren Tätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts.

Artikel 7

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

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 Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 8

1. Die Tarife, die jedes bezeichnete Unternehmen im Zusammenhang mit Beförderungen, die Punkte im Gebiet der Vertragsparteien umfassen, 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.

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, den Tarif 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 13 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 13 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 9

1. 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.

2. 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

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für die Einnahmenüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Artikel 11

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

Artikel 12

1. Häufige und regelmässige Beratungen der Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien sollen eine enge Zusammenarbeit in allen Bereichen sicherstellen, die die Erfüllung dieses Abkommens betreffen.
2. Eine von einer Vertragspartei oder deren Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig Tagen nach dem Empfang des Gesuches beginnen.

Artikel 13

1. Bei Meinungsverschiedenheit der Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien in erster Linie untereinander, diese durch Verhandlungen beizulegen.
2. Gelangen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, kann die Meinungsverschiedenheit auf Verlangen der einen oder anderen Vertragspartei einem aus drei Mitgliedern zusammengesetzten Schiedsgericht zum Entscheid unterbreitet werden, wobei jede Vertragspartei einen Schiedsrichter ernannt und der dritte von den beiden so ernannten bezeichnet wird. Jede der Vertragsparteien ernannt ihren Schiedsrichter innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an gerechnet, an dem die eine Vertragspartei auf diplomatischem Wege von der anderen die Anzeige mit dem Begehren erhält, die Meinungsverschiedenheit durch ein solches Schiedsgericht zu schlichten. Der dritte Schiedsrichter ist innerhalb von weiteren sechzig Tagen zu bezeichnen. Unterlässt es eine der beiden Vertragsparteien, innerhalb der festgesetzten Frist einen Schiedsrichter zu ernennen oder wurde der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgesetzten Frist bezeichnet, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation von der einen oder andern Vertragspartei ersucht werden, einen oder mehrere Schiedsrichter zu bezeichnen, wie es der Fall erfordert.

3. Das Schiedsgericht bestimmt sein Verfahren selbst und entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.
4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem in Anwendung von Absatz 2 dieses Artikels gefällten Entscheid zu unterziehen.
5. Falls und solange sich eine der Vertragsparteien oder ein bezeichnetes Unternehmen einer der Vertragsparteien einem in Anwendung von Absatz 2 dieses Artikels gefällten Entscheid nicht unterzieht, kann die andere Vertragspartei die aufgrund dieses Abkommens gewährten Rechte oder Vorrechte gegenüber der Vertragspartei, die ihren Verpflichtungen nicht nachkommt oder ihrem bezeichneten Unternehmen oder aber gegenüber dem bezeichneten Unternehmen, das seine Pflichten nicht erfüllt, beschränken, widerrufen oder entziehen.

Artikel 14

1. Erachtet es die eine oder andere Vertragspartei als wünschbar, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, wird diese von beiden Vertragsparteien angenommene Änderung vom Tag ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, nachdem sich die Vertragsparteien gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.
2. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Tag ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.
3. Für den Fall, dass ein allgemeines mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen mit den Bestimmungen jenes Übereinkommens in Übereinstimmung gebracht.

Artikel 15

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit der andern Vertragspartei ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Kündigungsanzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt.
2. In diesem Fall endigt dieses Abkommen zwölf Monate nach Empfang der Anzeige durch die andere Vertragspartei, es sei denn, die Kündigungsanzeige werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen.
3. Liegt keine Empfangsanzeige der andern Vertragspartei vor, wird angenommen, die Kündigungsanzeige sei ihr vierzehn Tage nach ihrem Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation zugekommen.

Artikel 16

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

Artikel 17

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 Djakarta am 14. Juni 1978 in doppelter Urschrift in englischer, französischer und indonesischer Sprache, wobei die drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle einer Meinungsverschiedenheit bei der Auslegung geht der englische Text vor.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
W. Guldemann

Für die
Regierung der Republik Indonesien:
Kardono

Linipläne

Liniplan I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Indonesien	Punkte über Indonesien hinaus
Punkte in der Schweiz	Wien	Djakarta	2 Punkte in Australien
	Athen		1 Punkt in Neuseeland
	Kairo oder Tel Aviv oder Beirut		Manila
	Bagdad		
	1 Punkt in der Golfregion oder in Saudi Arabien oder in Kuwait		
	1 Punkt in Iran		
	1 Punkt in Pakistan		
	1 Punkt in Indien		
	Colombo		
	Bangkok		
	Singapur		
	Kuala Lumpur		

Linienplan II

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Indonesien	Singapur	Basel oder	Paris
	Bangkok	Genf oder	Frankfurt
	Bombay	Zürich	Brüssel
	Jeddah		Amsterdam
	Kairo oder		
	Beirut oder		
	Teheran		
	Athen		
Rom			

Anmerkungen

1. Die Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Die Punkte der festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer vernünftigerweise direkten Strecke betrieben wird.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.

AbkommenÜbersetzung¹⁾**zwischen dem Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft
und der Regierung der Republik Kenia über Luftverkehrslinien
zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus**

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Republik Kenia,*

vom Wunsch geleitet, zusätzlich zu dem am 7. Dezember 1944 in Chikago unterzeichneten Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt ein Abkommen für die Errichtung von Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu schliessen,

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1 Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten, sofern der Wortlaut nichts anderes bestimmt:

- a. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall der Republik Kenia der mit der Zivilluftfahrt betraute Minister und in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- b. die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nichtgewerbsmässige Landung» das, was Artikel 96 des Übereinkommens von Chikago ihnen beimisst;
- c. der Ausdruck «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, und jeden aufgrund von Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs sowie jede gestützt auf Artikel 90 und 94 vorgenommene Änderung der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen wurden;
- d. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das in Übereinstimmung mit Artikel 4 dieses Abkommens bezeichnet und ermächtigt worden 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 Preise und Bedingungen für die Vermittlung und andere zusätzliche Dienstleistungen, ausgenommen jedoch Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen;

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes.

f. der Ausdruck «Gebiet» im Zusammenhang mit einem Staat die Landgebiete und die angrenzenden Hoheitsgewässer unter der Staatshoheit des betreffenden Staates.

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

Artikel 2 Anwendbarkeit des Übereinkommens von Chikago

Die Bestimmungen dieses Abkommens gelten vorbehältlich der Bestimmungen des Übereinkommens von Chikago, soweit diese die internationalen Luftverkehrslinien betreffen.

Artikel 3 Erteilung von Rechten

1. Im internationalen Linienverkehr gewährt jede Vertragspartei der andern Vertragspartei die folgenden Rechte:

- 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 festgelegten Rechte für die Errichtung regelmässiger internationaler Luftverkehrslinien auf den im entsprechenden Abschnitt des Linienplanes im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Strecken.

Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt. Zusätzlich zu den im Absatz 1 dieses Artikels aufgeführten Rechten geniesst das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb einer vereinbarten Linie auf einer festgelegten Strecke das Recht, im Gebiet der andern Vertragspartei an den für diese Strecke im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Landungen vorzunehmen, um Fluggäste, Fracht sowie Postsendungen aufzunehmen oder abzusetzen.

3. Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels berechtigt das Unternehmen einer Vertragspartei, im Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt oder Vergütung Fluggäste, Gepäck, Fracht sowie Postsendungen aufzunehmen, die einen andern Bestimmungsort im Gebiet dieser andern Vertragspartei haben.

Artikel 4 Bezeichnung der Luftverkehrsunternehmen

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

2. Nach Empfang einer solchen Bezeichnung erteilen die Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei, unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels, dem nach Absatz 1 dieses Artikels bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die geeignete Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können verlangen, dass das von der anderen Vertragspartei bezeichnete Unternehmen den Nachweis erbringt, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von diesen Behörden üblicherweise angewandten Gesetze und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Chikago für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 3 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht überzeugt ist, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder derer Staatsangehörigen liegen.

5. Ist ein Unternehmen so bezeichnet und ermächtigt, kann es die vereinbarten Linien, für die es bezeichnet wurde, betreiben, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 13 dieses Abkommens aufgestellter Tarif für die betreffende Linie in Kraft ist.

Artikel 5 Widerruf oder Aufhebung der Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in diesem Abkommen festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei vorläufig zu verbieten oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie als nötig erachtet,

- a. wenn sie nicht überzeugt ist, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder derer Staatsangehörigen liegen, oder
- b. wenn dieses Unternehmen bestehende Gesetze und Verordnungen im Gebiet der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, missachtet, oder
- c. wenn sich das Unternehmen anderweitig nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betätigt.

2. Ein solches Recht soll erst nach Beratung mit den Luftfahrtbehörden 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 oder Verordnungen oder gegen die Bestimmungen dieses Abkommens zu verhüten.

Artikel 6 Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Linien

1. Den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien ist eine gleiche und gerechte Behandlung zu gewähren, damit sie beim Betrieb der vereinbarten

Luftverkehrslinien

Linien gleiche Möglichkeiten haben. Dabei sind ihre gegenseitigen Interessen zu berücksichtigen, um ihre entsprechenden Linien nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

2. Der Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien, in beiden Richtungen und entlang den festgelegten Strecken, bildet das grundlegende und hauptsächliche Recht der beiden Vertragsparteien.
3. Beim Betrieb der vereinbarten Linien gilt:
 - a. das gesamte Beförderungsangebot auf jeder der Strecken soll der vernünftigerweise voraussehbaren Verkehrsnachfrage angepasst sein;
 - b. die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien sollen das in Absatz 3 Buchstabe a dieses Artikels erwähnte Verkehrsangebot gleichmässig unter sich aufteilen;
 - c. um saisonal bedingten Schwankungen oder unerwarteten vorübergehenden Verkehrsnachfragen zu begegnen, haben die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien untereinander geeignete Massnahmen für die Bewältigung dieser zeitweiligen Verkehrszunahme zu vereinbaren. Jede zwischen den Unternehmen getroffene Vereinbarung und jede dazugehörige Änderung ist den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zur Genehmigung zu unterbreiten;
 - d. wenn eine Vertragspartei auf einer oder mehreren Strecken das ihr zustehende Beförderungsangebot oder einen Teil davon nicht auszunützen wünscht, kann sie sich mit der andern Vertragspartei über die Übertragung des ihr zur Verfügung stehenden Beförderungsangebotes oder eines Teils davon während einer bestimmten Dauer und innerhalb der vereinbarten Grenzen beraten. Die Vertragspartei, die alle oder einen Teil ihrer Rechte übertragen hat, kann sie nach Ablauf der oben erwähnten Zeitspanne wiedererlangen.

Artikel 7 Befreiung von Gebühren auf Ausrüstung, Treibstoffen, Vorräte usw.

1. Die durch das bezeichnete 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 andern Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und andern ähnlichen Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden oder auf demjenigen Teil des Fluges verbraucht werden, der über diesem Gebiet ausgeführt wird.
2. Von den gleichen Zöllen, Abgaben und Gebühren, ausgenommen das Entgelt für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls befreit:
 - a. Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Zollbehörden dieses Gebietes festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Gebrauch an Bord der abfliegenden Luftfahrzeuge bestimmt sind,

- die von der andern Vertragspartei auf einer internationalen Linie eingesetzt werden;
- b. Ersatzteile, die ins Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der andern Vertragspartei eingeführt werden;
 - c. Treib- und Schmierstoffe, für die Versorgung der auf einer internationalen Linie im Gebiet der andern Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei, die für den Gebrauch auf einem ankommenden Flug bestimmt sind, bis dieser Flug beendet ist, auf einem abgehenden Flug vom Zeitpunkt des Beginns dieses Fluges an oder auf einem Durchflug, ungeachtet der Tatsache, dass die Luftfahrzeuge auf allen diesen Flügen Zwischenlandungen in jenem Gebiet machen dürfen.
3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der Luftfahrzeuge jeder Vertragspartei befinden, können im Gebiet der andern Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie solange unter die Aufsicht oder Kontrolle der genannten Behörde gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.

Artikel 8 Formalitäten für den Durchgangsverkehr

1. Fluggäste, Gepäck, Fracht sowie Postsendungen, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehaltene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden einem vereinfachten Zollverfahren unterworfen.
2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 7 dieses Abkommens sind Fluggäste, Gepäck, Fracht sowie Postsendungen im direkten Durchgangsverkehr von Gebühren und Abgaben, Zölle inbegriffen, befreit.

Artikel 9 Flughafenengebühren und ähnliche Gebühren

Für die Benützung der Flughäfen und anderer Luftnavigationseinrichtungen, einschliesslich des Funk- und Wetterdienstes, die von einer der Vertragsparteien zur Verfügung gestellt werden, hat das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei für die für den Betrieb der vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge keine höheren Gebühren zu bezahlen als diejenigen, welche für eigene Luftfahrzeuge der andern Vertragspartei der gleichen Luftfahrzeugklasse zu entrichten sind.

Artikel 10 Anwendung von Gesetzen und Vorschriften

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die den Einflug, den Flug über dem Gebiet oder den Wegflug der vom bezeichneten Unternehmen in der

internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge regeln oder den Betrieb oder die Navigation dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet zum Gegenstand haben, sind ebenfalls auf die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der andern Vertragspartei anwendbar; die Gesetze und Verordnungen müssen von diesen Luftfahrzeugen beim Einflug oder Wegflug oder beim Aufenthalt im Gebiet jener Vertragspartei beachtet werden.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht sowie Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung, die Einwanderung, über Pass- und Zollformalitäten sowie über gesundheitspolizeiliche Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht sowie Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der andern Vertragspartei befördert werden, bei der Einreise oder Ausreise oder beim Aufenthalt im Gebiet der genannten Vertragspartei anwendbar.

Artikel 11 Vertretung der Unternehmen

1. Jede Vertragspartei gestattet – unter Vorbehalt des Gegenrechtes – dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, in ihrem Gebiet Büros zu unterhalten sowie Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal zu beschäftigen, soweit dies für die Bedürfnisse des entsprechenden bezeichneten Unternehmens erforderlich ist.

2. Die Aufrechterhaltung von Büros und die Anstellung von in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Personals unterstehen den Gesetzen und Regelungen der entsprechenden Vertragspartei wie denjenigen, die die Zulassung von Ausländern sowie deren Aufenthalt im Gebiet der entsprechenden Vertragspartei betreffen.

Artikel 12 Anerkennung von Zeugnissen und Bewilligungen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die vom Staat, in dem das von der andern Vertragspartei benutzte Luftfahrzeug registriert ist, ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden von der andern Vertragspartei als gültig anerkannt, solange sie in Kraft sind.

2. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, für Flüge in oder über ihr Gebiet die von der andern Vertragspartei oder von einem andern Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitsausweise, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 13 Genehmigung der Flugpläne

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei spätestens dreissig Tage vor Aufnahme des Betriebes einer jeden vereinbarten Linie ihre Flugpläne zur Genehmigung.

2. Für Zusatz- oder Verdichtungsflüge, die ein bezeichnetes Unternehmen ausserhalb des genehmigten Flugplanes durchzuführen wünscht, ist vorgängig die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der entsprechenden Vertragspartei einzuholen.

Artikel 14 Tarife

1. Die Tarife, die vom bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für die Beförderung von und nach dem Gebiet der andern Vertragspartei anzuwenden sind, sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinnes, der Merkmale jeder Linie und der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen in Betracht zu ziehen sind.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Wenn immer möglich soll eine solche Vereinbarung durch Anwendung des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes zustandekommen oder durch Anwendung eines Verfahrens einer von beiden Vertragsparteien anerkannten anderen internationalen Organisation, die auf diesem Gebiet Vorschläge macht.

3. Die derart festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens 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.

4. Die in Absatz 3 dieses Artikels erwähnte Genehmigung kann ausdrücklich erfolgen. Wenn keine der Luftfahrtbehörden innerhalb 30 Tagen nach der gemäss Absatz 3 dieses Artikels erfolgten Unterbreitung ihre Nichtgenehmigung bekanntgegeben hat, sind diese Tarife als genehmigt zu betrachten. Wenn die Frist für die Unterbreitung, wie in Absatz 3 vorgesehen, verkürzt worden ist, so können die Luftfahrtbehörden vereinbaren, dass die Frist, innerhalb der die Nichtgenehmigung bekanntgegeben werden muss, weniger als 30 Tage beträgt.

5. Wenn kein Tarif nach Absatz 2 dieses Artikels vereinbart werden kann, oder wenn während der in Absatz 4 dieses Artikels vorgesehenen Frist eine Luftfahrtbehörde der andern mitteilt, dass sie einen nach Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht genehmigt, bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, den Tarif nach Beratung mit den Luftfahrtbehörden irgendeines andern Staates, dessen Rat sie als nützlich erachten, untereinander festzusetzen.

6. Ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels festgesetzter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif festgesetzt worden ist. Dennoch soll ein Tarif nicht aufgrund dieses Absatzes für länger als zwölf Monate in Kraft bleiben, nachdem er auf andere Art nicht mehr anwendbar wäre oder nachdem die Nichtgenehmigung dieses Tarifs nach Absatz 5 dieses Artikels bekanntgegeben wurde, welcher Fall auch immer früher eintreten mag.

Artikel 15 Statistiken

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

Artikel 16 Überweisung der Einnahmen

1. Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der andern Vertragspartei das Recht zur freien Überweisung der Einnahmenüberschüsse, die von jedem bezeichneten Unternehmen im Gebiet der andern Vertragspartei erzielt werden. Solche Überweisungen sind aufgrund des offiziellen Wechselkurses für laufende Zahlungen zu tätigen, oder, wo ein offizieller Wechselkurs nicht besteht, aufgrund des für laufende Zahlungen geltenden Kurses auf dem Devisenmarkt.
2. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Artikel 17 Beratungen

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit beraten sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien miteinander von Zeit zu Zeit, um sich über die Anwendung und die befriedigende Beobachtung der Bestimmungen dieses Abkommens und seines Anhangs zu vergewissern. Wenn nötig beraten sich die Luftfahrtbehörden über Änderungen des Abkommens und seines Anhangs.
2. Jede Vertragspartei kann Beratungen verlangen, die mündlich oder schriftlich erfolgen und innerhalb von sechzig Tagen nach Empfang des Gesuches beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieser Frist vereinbaren.

Artikel 18 Beilegung von Streitigkeiten

1. Sollte über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens zwischen den Vertragsparteien eine Meinungsverschiedenheit entstehen, so bemühen sich die Regierungen der Vertragsparteien in erster Linie, diese Meinungsverschiedenheit durch Verhandlungen beizulegen.
2. Gelingen die Regierungen auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, so können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit zum Entscheid einer Person oder Körperschaft zu übergeben. Können sie sich so nicht einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit auf Verlangen der einen oder anderen Vertragspartei zum Entscheid einem aus drei Mitgliedern zusammengesetzten Schiedsgericht unterbreitet, wobei jede Vertragspartei einen Schiedsrichter ernannt und der dritte durch die beiden so ernannten bezeichnet wird. Jede der Vertragsparteien muss ihren Schiedsrichter innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an gerechnet, an dem die eine Vertragspartei auf diplomatischem Wege von der anderen die Anzeige mit dem Begehren erhält, die Meinungsverschiedenheit durch ein solches Schiedsgericht zu schlichten, ernennen. Der dritte Schieds-

richter soll innerhalb einer weiteren Frist von sechzig Tagen bezeichnet werden. Unterlässt es eine der beiden Vertragsparteien, innerhalb der festgesetzten Frist ihren Schiedsrichter zu ernennen oder wurde der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgesetzten Frist bezeichnet, so kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation von jeder der Vertragsparteien ersucht werden, einen oder mehrere Schiedsrichter zu bezeichnen, wie es der Fall erfordert. In diesem Fall muss der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines dritten Staates sein und hat als Präsident des Schiedsgerichtes zu amten.

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

4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem in Anwendung von Absatz 2 dieses Artikels gefällten Entscheid zu unterziehen.

Artikel 19 Änderung des Abkommens; Übereinstimmung mit mehrseitigen Übereinkommen

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

Artikel 20 Hinterlegung des Abkommens und seiner Änderung

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

Artikel 21 Beendigung

Jede Vertragspartei kann jederzeit der andern Vertragspartei ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen aufzuheben. Eine solche Kündigungsanzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In einem solchen Fall endet das Abkommen zwölf Monate nach Empfang der Anzeige durch die andere Vertragspartei, es sei denn, diese Kündigungsanzeige werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, die Kündigungsanzeige sei ihr vierzehn Tage nach ihrem Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation zugekommen.

Artikel 22 Inkrafttreten des Abkommens und seiner Änderungen

1. Dieses Abkommen oder seine Änderungen werden vom Tag ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

2. Jede Änderung des Anhangs dieses Abkommens, die zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart worden ist, wird vom Tage ihrer Unter-

Luftverkehrslinien

zeichnung an vorläufig angewandt und tritt in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden ist.

Um das zu beurkunden, haben die von ihren Regierungen gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Abkommen unterzeichnet

Geschehen in Nairobi am 21. November 1978 in doppelter Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei die beiden Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
H. Miesch

Für die
Regierung von Kenia:
I. O. Okero

Linienpläne

Linienplan I

Strecken, die das von Kenia bezeichnete Unternehmen in beiden Richtungen betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte in Kenia	Entebbe Kairo Athen	Zürich	Kopenhagen

Linienplan II

Strecken, die das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen in beiden Richtungen betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Kenia	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	Athen Khartum Entebbe	Nairobi	Johannesburg

Anmerkungen

1. Soweit nichts anderes bestimmt ist, kann jedes Unternehmen beim Betrieb der vereinbarten Linien Zwischenlandepunkte oder Punkte darüber hinaus auf allen oder einem Teil der Flüge auslassen.
2. Die Punkte der festgelegten Strecken müssen nicht notwendigerweise in der aufgeführten Reihenfolge bedient werden, vorausgesetzt, dass die betreffende Linie auf einer vernünftigermassen direkten Strecke betrieben wird.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann irgendeine seiner Linien im Gebiet der anderen Vertragspartei an dem im entsprechenden Teil des Linienplanes festgelegten Punkt enden lassen.
4. Jedes bezeichnete Unternehmen kann nicht im Linienplan aufgeführte Punkte unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.
5. Die Ausübung von Stopover-Rechten auf Abschnitten, wo keine Rechte in 5. Freiheit zugestanden wurden, ist nicht zulässig.

Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Vereinigten Republik Tansania über den Luftlinienverkehr

Da die Schweizerische Eidgenossenschaft und die Vereinigte Republik Tansania (im folgenden Vertragsparteien genannt) 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,

um für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien die notwendige Grundlage zu schaffen,

haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Vereinigten Republik Tansania 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;
 - b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweizerischen Eidgenossenschaft das Eidgenössische Luftamt und im Fall der Vereinigten Republik Tansania der zur Zeit zuständige Minister für den Bereich der Zivilluftfahrt 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 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
 - d. der Ausdruck «Gebiet» in bezug auf einen Staat das, was Artikel 2 des Übereinkommens ihm beimisst;
 - e. die Ausdrücke «Luftverkehrslinien», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nichtgewerbsmässige Landungen» das, was Artikel 96 des Übereinkommens ihnen beimisst;
 - f. die Ausdrücke «Luftfahrzeugausrüstung», «Bordvorräte» und «Ersatzteile» das, was Anhang 9 zum Übereinkommen ihnen beimisst;
 - g. 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 zu-

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes.

sätzliche 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 2 Erteilung von Verkehrsrechten

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 internationaler Luftverkehrslinien:

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

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. Die Bestimmungen der am 7. Dezember 1944 in Chikago abgeschlossenen Vereinbarung über den Transit internationaler Luftverkehrslinien sind anwendbar, als hätten beide Vertragsparteien diese Vereinbarung angenommen.

Artikel 3 Bezeichnung der Unternehmen und Betriebsbewilligungen

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 im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit den Betrieb jeder vereinbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 12 dieses Abkommens aufgestellter Tarif in Kraft ist.

Artikel 4 Widerruf und Aufhebung von Betriebsbewilligungen

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 überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in den Händen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder derer 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 verhindern.

Artikel 5 Bestimmungen über das Beförderungsangebot

1. Die bezeichneten Unternehmen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien 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

Luftlinienverkehr

vereinbarten Linien dieses letztgenannten Unternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

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

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

5. Das Recht jedes bezeichneten Unternehmens, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten 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 durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;
- c. den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.

Artikel 6 Zollabgaben und andere 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 Vertragspartei von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt oder auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden, der über diesem Gebiet ausgeführt wird.

2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren 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 vom bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei, die in das Gebiet der anderen Vertragspartei 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 gebraucht werden, die vom 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.

Artikel 7 Durchgangsverkehr

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

Artikel 8 Gesetze 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 in ihrem Gebiet die Einreise, 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 9 Benützung von Einrichtungen

Für die Benützung der Flughäfen und anderer von einer Vertragspartei zur Verfügung gestellten Einrichtungen hat das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei keine höheren Gebühren zu bezahlen als diejenigen, welche von Luftfahrzeugen fremder Luftverkehrsgesellschaften, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

Artikel 10 Vertretungen der Luftverkehrsgesellschaften

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts.
2. Die Gesamtzahl der Angestellten und Vertreter, die von jedem Unternehmen bezeichnet werden und die sich aus Angehörigen des Staates, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, zusammensetzt, wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart.

Artikel 11 Zeugnisse und Bewilligungen

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

Artikel 12 Tarife

1. Die Tarife, die jedes bezeichnete Unternehmen im 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 werden die Tarife 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 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 17 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 17 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 13 Betriebsprogramm

1. Das von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmen übermittelt den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens sechzig (60) Tage vor der Aufnahme des Betriebes sein Betriebsprogramm. Das Programm enthält die Häufigkeit der Linien sowie die Flugzeugmuster, die eingesetzt werden.

2. 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.

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 sieben Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.

Artikel 14 Überweisung von Einnahmen

1. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für die Einnahmenüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewähren. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

2. Für Einnahmen, die nicht in unmittelbarer Beziehung zu den vereinbarten Linien stehen, sind die nationalen Vorschriften über den Transfer ausländischer Währungen, die von einem ausländischen Handelsunternehmen erzielt werden, anwendbar.

Artikel 15 Bereitstellung von Statistiken

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

Artikel 16 Beratungen

1. Jede Vertragspartei oder deren Luftfahrtbehörden können eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit deren Luftfahrtbehörden verlangen.
2. Eine von einer Vertragspartei oder deren Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig Tagen nach dem Empfang des Gesuchs beginnen.

Artikel 17 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, 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 Hinterlegung

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

Artikel 19 Übereinstimmung mit mehrseitigen Übereinkommen

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

Artikel 20 Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit durch schriftliche Anzeige kündigen; die 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 Anzeige vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 21 Inkrafttreten und Änderung

1. 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.
2. Jede Änderung dieses Abkommens wird vom Tage ihrer Vereinbarung durch die Vertragsparteien an vorläufig angewandt. Sie tritt mit der Anzeige der Erfüllung der verfassungsrechtlichen Vorschriften durch die Vertragsparteien in Kraft.
3. Änderungen des Anhanges können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Tage ihrer Vereinbarung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

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

Geschehen in Dar es Salaam am 19. Januar 1979 in doppelter Urschrift in französischer und englischer Sprache, wobei die beiden Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
P. E. Jaccaud

Für die Regierung
der Vereinigten Republik Tansania:
A. Jamal

Linienpläne

Linienplan I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Tansania	Punkte über Tansania hinaus
Punkte in der Schweiz	2 Punkte in Europa; 2 Punkte im Mittleren Osten; 3 Punkte in Afrika	Kilimandscharo und/oder Dar es Salaam	4 Punkte in Afrika

Linienplan II

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Tansania	3 Punkte in Afrika; 2 Punkte im Mittleren Osten; 2 Punkte in Europa	Basel und/oder Genf und/oder Zürich	4 Punkte in Europa

Anmerkungen

1. Die Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. 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.
3. Jedes bezeichnete Unternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
4. Punkte, an denen Verkehrsrechte in 5. Freiheit ausgeübt werden können, werden getrennt zwischen den Luftfahrtbehörden vereinbart.

Abkommen zwischen der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Islamischen Republik Mauretanien über den Luftlinienverkehr

Da die Schweiz und die Islamische Republik Mauretanien Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt sind,
um die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln,
um für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien die notwendige Grundlage zu schaffen,
haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Islamischen Republik Mauretanien 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 «Übereinkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes in Übereinstimmung mit Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhanges sowie der Anhangsänderungen und jeder in Übereinstimmung mit Artikel 94 angenommenen Änderung des Übereinkommens, sobald diese Anhänge und Änderungen für die beiden Vertragsparteien anwendbar sind;
 - b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall der Islamischen Republik Mauretanien das Ministerium für Verkehr, Post, Fernmeldewesen, Handwerk und Tourismus oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben oder ähnliche Aufgaben auszuüben;
 - c. der Ausdruck «Gebiet» im Zusammenhang mit einem Staat die Landgebiete und die angrenzenden Hoheitsgewässer, die unter der Staatshoheit dieses Staates stehen;
 - d. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
 - 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 zu-

¹⁾ Übersetzung des französischen Originaltextes.

sätzliche 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 2 Verkehrsrechte

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

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens gewähren die Vertragsparteien den bezeichneten Unternehmen gegenseitig die folgenden Rechte:

- a. das Gebiet der anderen Vertragspartei zu überfliegen;
- b. im genannten Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
- c. im Gebiet jeder Vertragspartei an den im Anhang dieses Abkommens festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die nach den im Anhang festgelegten Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei gehen oder von dorthier kommen.
- d. im Gebiet von Drittstaaten an den im Anhang dieses Abkommens festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die nach den im Anhang festgelegten Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei gehen oder von dorthier 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.

Artikel 3 Bezeichnung und Bewilligung

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 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. Ungeachtet der Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 4 kann eine Vertragspartei ein in Übereinstimmung mit den Artikeln 77 und 79 des Übereinkommens gebildetes gemeinsames Luftverkehrsunternehmen bezeichnen und dieses Unternehmen ist von der anderen Vertragspartei anzuerkennen.

6. Nach Empfang der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit den Betrieb jeder vereinbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 11 dieses Abkommens aufgestellter Tarif in Kraft ist.

Artikel 4 Aufhebung und Widerruf

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, unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 3 Absatz 5, 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 derer 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 verhindern.

Artikel 5 Vorschriften über das Beförderungsangebot

1. Die bezeichneten Unternehmen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien 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 dieses letztgenannten Unternehmens nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.
3. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmen soll der Verkehrsnachfrage angepasst sein.
4. Die vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angeflogenen Punkten entspricht.
5. Das Recht jedes bezeichneten Unternehmens, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten 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 durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;
 - c. den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.

Artikel 6 Befreiung von Zöllen und 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, Tabak sowie die anderen zum Verkauf an Bord für die Fluggäste bestimmten Artikel in beschränkter Zahl, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.
2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren 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.

Artikel 7 Direkter Durchgangsverkehr

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

Artikel 8 Anwendung von Gesetzen und Vorschriften

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 in ihrem Gebiet die Einreise, 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.

Artikel 9 Gleichbehandlungsgrundsatz

1. Keine Vertragspartei darf ihrem eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in

Artikel 8 dieses Abkommens erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

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

3. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus Staatsangehörigen der beiden Vertragsparteien zusammensetzt. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts.

Artikel 10 Anerkennung von Zeugnissen und Bewilligungen

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

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 Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 11 Tarife

1. Die Tarife, die jedes bezeichnete Unternehmen im Zusammenhang mit Beförderungen von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei anzuwenden hat, sich 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

sig 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, den Tarif 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 16 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 16 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 12 Flugpläne und Verdichtungsflüge

1. 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.

2. 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 13 Überweisung der Einnahmen

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für die Einnahmenüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

Artikel 14 Statistiken

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

Artikel 15 Beratungen

1. Jede Vertragspartei oder deren Luftfahrtbehörden können eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit deren Luftfahrtbehörden verlangen.
2. Eine von einer Vertragspartei oder deren Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig Tagen nach dem Empfang des Gesuchs beginnen.

Artikel 16 Beilegung von Streitigkeiten

Jede Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhangs wird in erster Linie zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien behoben. Kommt eine Einigung nicht zustande, wird die Meinungsverschiedenheit auf diplomatischem Weg behoben.

Artikel 17 Hinterlegung

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

Artikel 18 Übereinstimmung mit mehrseitigen Übereinkommen

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

Artikel 19 Beendigung

1. Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit durch schriftliche Anzeige kündigen; die 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 Inkrafttreten und Änderungen

1. 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.

Luftlinienverkehr

2. Jede Änderung dieses Abkommens wird vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt mit der Anzeige der Erfüllung der verfassungsrechtlichen Vorschriften durch die Vertragsparteien in Kraft.
3. 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.

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

Geschehen in Nouakchott am 13. März 1979 in doppelter Urschrift in französischer Sprache.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
R.-E. Campiche

Für die Regierung
der Islamischen Republik Mauretanien:
V. O. Maayouf

Linienpläne

Linienplan I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Mauretanien	Punkte über Mauretanien hinaus
Punkte in der Schweiz	Ein Punkt in Europa oder in Afrika	Ein Punkt in Mauretanien	Ein Punkt in Afrika

Linienplan II

Strecken, auf denen das von der Islamischen Republik Mauretanien bezeichnete Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben kann:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Mauretanien	Ein Punkt in Afrika oder in Europa	Ein Punkt in der Schweiz	Ein Punkt in Europa

Anmerkungen

1. Die Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben der bezeichneten Unternehmen auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. 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.
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.