

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung zu sechs
Abkommen über den Luftlinienverkehr

(Vom 1. Mai 1974)

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

1 Übersicht

Das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das für die Schweiz am 4. April 1947 in Kraft getreten ist (AS 1971 1305), bildet neben der rechtlichen auch die technische Grundlage für die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs seit dem Ausgang des Zweiten Weltkrieges. Bis zum heutigen Zeitpunkt haben es 128 Staaten ratifiziert. Nach Artikel 1 besitzt jeder Staat über seinem Gebiet die vollkommene und ausschliessliche Lufthoheit. Artikel 6 bestimmt, dass der Betrieb einer regelmässigen Luftverkehrslinie in oder durch das Gebiet eines anderen Vertragsstaates nur mit dessen Ermächtigung erfolgen darf. Da alle Bemühungen, die Verkehrsrechte im internationalen Linienverkehr auf mehrseitiger Grundlage zu regeln, bisher fehlschlagen, müssen sich die an diesem Verkehr interessierten Staaten die notwendigen Verkehrsrechte gegenseitig durch zweiseitige Abkommen einräumen.

Die 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 die folgenden Leitlinien:

- Liberale Regelung der Verkehrsrechte, nach dem Grundsatz gleichwertiger Wettbewerbsgelegenheiten, ohne Vorausbestimmung des zugelassenen Beförderungsangebots (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, auch Luftverkehrsfreiheiten genannt, die sich die Vertragsparteien gegenseitig einräumen, lassen sich in die zwei Kategorien der technischen und der kommerziellen Freiheiten unterteilen. Die technischen Freiheiten ermächtigen die Vertragsparteien, das Gebiet des Partnerstaates ohne Zwischenlandung zu überfliegen (1. Freiheit) sowie auf dessen Gebiet nichtgewerbliche Landungen vorzunehmen (2. Freiheit). In der Vereinbarung über den Transit internationaler Luftverkehrslinien (Transitvereinbarung) vom 7. Dezember 1944, die für die Schweiz am 6. Juli 1945 in Kraft getreten ist (BS 13 649), gewähren die Vertragsstaaten einander diese beiden Freiheiten. Die kommerziellen Freiheiten begründen die Berechtigung zur Beförderung von Fluggästen, Fracht und Postsendungen zwischen dem eigenen Staat und dem Partnerstaat bzw. zwischen dem Partnerstaat und dem eigenen Staat (3. und 4. Freiheit, Nachbarschaftsverkehr), umfassen zusätzlich aber auch das Recht, im Gebiet des Partnerstaates Verkehr 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 80 derartige Abkommen abgeschlossen oder paraphiert; 67 sind in Kraft, 9 unterzeichnet, 4 erst paraphiert. Durch diese aktive Luftverkehrspolitik hat sich unser Land im internationalen Luftverkehr eine angesehene Stellung gesichert. Zur Zeit bedient die Swissair 76 Städte in 58 verschiedenen Ländern auf der ganzen Welt, und unsere schweizerische Flughäfen werden von 57 ausländischen Linienunternehmen angefliegen.

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

- Abkommen mit der Zentralafrikanischen Republik, unterzeichnet am 9. März 1973 in Bern,
- Abkommen mit der Volksrepublik China, unterzeichnet am 12. November 1973 in Bern.
- Abkommen mit der Republik Burundi, unterzeichnet am 10. Januar 1974 in Bern,
- Abkommen mit der Republik Ruanda, unterzeichnet am 21. Januar 1974 in Bern,
- Abkommen mit der Republik Kuba, unterzeichnet am 14. Februar 1974 in Havanna,
- Abkommen mit Guatemala, unterzeichnet am 27. Februar 1974 in Guatemala.

2 Die sechs Abkommen

21 Das Abkommen mit der Zentralafrikanischen Republik

211 Vorgeschichte

Die Regierung der Zentralafrikanischen Republik bekundete schon 1969 ihr Interesse am Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der Schweiz. Die Verhandlungen fanden vom 6. bis 9. März 1973 in Bern statt und endeten mit der Unterzeichnung eines entsprechenden Abkommens.

212 Bedeutung

Das vorliegende Abkommen bildet zur Zeit eine Verkehrsrechtsreserve. Im Zuge einer langfristigen Planung war es nützlich, die erforderliche Rechtsgrundlage für die jederzeitige Aufnahme und Entwicklung des Luftverkehrs zwischen den beiden Staaten und darüber hinaus zu schaffen. Feste Pläne für eine baldige Betriebsaufnahme durch die Swissair bestehen zurzeit noch nicht. Da die Zentralafrikanische Republik die Transitvereinbarung nicht unterzeichnet hat, kommt im jetzigen Zeitpunkt der Überflugsberechtigung eine besondere Bedeutung zu. Die Linienpläne erlauben den bezeichneten Unternehmen eine interessante Linienführung mit vollen Rechten nach dem Partnerland und darüber hinaus.

213 Abweichungen vom Mustertext

Der schweizerische Mustertext bildete die Grundlage für die Verhandlungen. Einzig die folgende Abweichung ist zu erwähnen:

Artikel 3 Absatz 5: Obwohl die Zentralafrikanische Republik ein eigenes nationales Luftverkehrsunternehmen hat («Air Centrafrique»), wünschte sie, gegebenenfalls ein in Übereinstimmung mit den Artikeln 77 und 79 des Übereinkommens von Chikago mit anderen Staaten gebildetes gemeinsames Luftverkehrsunternehmen als ihr Unternehmen bezeichnen zu können. Die gleiche Zusatzbestimmung findet sich auch in anderen Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und afrikanischen Staaten (Kamerun, Gabun, Elfenbeinküste).

22 Das Abkommen mit der Volksrepublik China

221 Vorgeschichte

1971 wurde die Bereitschaft der Volksrepublik China zum Ausbau der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt mit der Schweiz erkennbar. Vom 11. bis 16. Juni 1972 fanden Vorgespräche in Peking statt. Die zweite Verhandlungsrunde wurde vom 31. Oktober bis 12. November 1973 in Bern durchgeführt und mit der Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens abgeschlossen.

222 Bedeutung

Das Abkommen stellt eine vernünftige und brauchbare Rechtsgrundlage für den Aufbau und die Förderung des Luftverkehrs zwischen den beiden Staaten dar. Es ermöglicht die Eingliederung und Verkopplung dieses Verkehrs in das weltweite Liniennetz der Swissair. Vor Aufnahme des Linienverkehrs, mit der nicht vor 1975 zu rechnen ist, muss noch die Frage der zu verwendenden Flugzeuge geregelt werden.

Die Wirtschaftlichkeit wird in erster Linie von der weiteren Entwicklung der schweizerisch-chinesischen Handelsbeziehungen abhängig sein. Reiseverkehr grösseren Ausmasses wird vorderhand kaum ins Gewicht fallen, denn einerseits ist die chinesische Regierung nur zögernd und schrittweise gewillt, diesem Tür und Tor zu öffnen, andererseits ist die bestehende Infrastruktur noch nicht auf Massentourismus eingestellt.

Eine Verlängerung der Linienführung nach Tokio hängt von der Erteilung der erforderlichen Verkehrsrechte durch Japan ab; ein solches Entgegenkommen kann nicht ohne weiteres erwartet werden.

223 Abweichungen vom Mustertext

Als Arbeitsgrundlage diente ein besonders für diese Verhandlungen von der schweizerischen Delegation ausgearbeiteter Abkommensentwurf. Dieser beruhte auf dem von der chinesischen Delegation überreichten Musterwortlaut. Folgende wichtige Abweichungen gegenüber dem schweizerischen Mustertext sind zu beachten:

Artikel 2: Das Recht zum freien Überflug chinesischen Hoheitsgebietes und zu technischen Landungen im Sinne der Transitvereinbarung (1. und 2. Freiheit) wurde nicht zugestanden. Die Berechtigung zum Überfliegen sowie zur Vornahme technischer Landungen beschränkt sich auf Flüge über die im Anhang festgelegten Strecken.

Artikel 4: Die freiheitliche Regelung des Beförderungsangebots wird dahingehend eingeschränkt, dass Betriebsfragen Gegenstand von besonderen Vereinbarungen zwischen den bezeichneten Unternehmen bilden, die der Genehmigung der Luftfahrtbehörden unterliegen. Das gilt insbesondere für das einzusetzende Flugzeugmuster.

Artikel 11 und 12: Grundsätzlich müssen das Personal der Vertretungen sowie die Besatzungsmitglieder Staatsangehörige der beiden Vertragsstaaten sein.

Artikel 13: Unsere Vertragspartner konnten sich mit einer schiedsgerichtlichen Erledigung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung des Abkommens nicht einverstanden erklären.

Anhang II: Der Umstand, dass die Volksrepublik China noch nicht Mitgliedstaat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist, machte es nötig, alle für die Betriebssicherheit erforderlichen technischen Massnahmen zu treffen. Durch den Anhang II verpflichtet sich jede der Vertragsparteien, die

Luftfahrzeuge des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens aus allen verfügbaren Einrichtungen für die Verbindungen, die Verkehrsleitung und aus anderen notwendigen Diensten Nutzen ziehen zu lassen.

23 Das Abkommen mit der Republik Burundi

231 Vorgeschichte

Die Behörden der Republik Burundi stellten im Oktober 1972 das Begehren um Aufnahme von Verhandlungen zum Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der Schweiz. Nachdem Untersuchungen über das künftig in diesem Gebiet zu erwartende Verkehrsaufkommen den Abschluss eines Abkommens als gerechtfertigt erscheinen liessen, wurden Verhandlungen vereinbart. Diese fanden vom 8. bis 10. Januar 1974 in Bern statt.

232 Bedeutung

Der schweizerische Linienplan erlaubt eine erfolversprechende Linienführung über alle wichtigen Zwischenpunkte in Afrika nach Bujumbura und darüber hinaus mit vollen Rechten. Punkte, die im Linienplan nicht aufgeführt sind, können ohne Verkehrsrechte in die Linienführung eingeschlossen werden. Eine Bedienung Burundis durch die Swissair ist zurzeit noch nicht fest vorgesehen.

233 Abweichungen vom Mustertext

Der schweizerische Mustertext wurde von der Gegenseite voll angenommen.

24 Das Abkommen mit der Republik Ruanda

241 Vorgeschichte

Im September 1971 äusserte die Regierung der Republik Ruanda den Wunsch, mit der Schweiz ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen. Verhandlungen wurden vom 16. bis 21. Januar 1974 in Bern durchgeführt.

242 Bedeutung

Die im Anhang zum Abkommen aufgeführten Linienpläne erlauben den beiden Luftverkehrsunternehmen eine interessante Linienführung über alle wichtigen Zwischenpunkte nach beiden Staaten und darüber hinaus mit vollen Verkehrsrechten. Die Swissair beabsichtigt nicht, die ihr zugestandenene Rechte in nächster Zeit auszuüben. Kigali kann sich aber in den kommen Jahren zu einem für das schweizerische Unternehmen vielversprechenden Punkt in Ostafrika entwickeln.

243 Abweichungen vom Mustertext

Die Verhandlungen wurden auf der Grundlage des schweizerischen Mustertextes geführt. Folgende Abweichungen sind zu erwähnen:

Artikel 1 Buchstabe d: Auf Wunsch der ruandischen Delegation wurde der Begriff «Tarif» umschrieben.

Artikel 3 Absatz 5: Da Ruanda vorläufig keine eigene nationale Luftverkehrsgesellschaft besitzt, kann es für den Betrieb der im Anhang zum Abkommen vereinbarten Linien eine in Übereinstimmung mit den Artikeln 77 und 79 des Übereinkommens von Chikago gebildete Luftverkehrsbetriebsgemeinschaft als sein Unternehmen bezeichnen. In den Abkommen mit Kamerun, Gabun und der Elfenbeinküste ist die gleiche Bestimmung enthalten.

Artikel 3 Absatz 7: Die Ruandesen bestanden auf der ausdrücklichen Erwähnung des Rechts jeder Vertragspartei, anstelle des einmal bezeichneten Unternehmens ein anderes bezeichnen zu können. Diese Bestimmung findet sich auch in anderen von der Schweiz abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen.

Artikel 12: Da der schweizerische Musterwortlaut keine Bestimmung über die allgemein übliche gegenseitige Genehmigung der Flugpläne durch die Luftfahrtbehörden enthält, wurde auf Wunsch der Gegenpartei eine entsprechende Vorschrift ins Abkommen aufgenommen.

25 Das Abkommen mit der Republik Kuba

251 Vorgeschichte

Seit längerer Zeit bemühen wir uns um den Aufbau unserer Verkehrsrechte in Mittelamerika, die mit der Zeit eine Linienführung über Punkte im karibischen Raum nach Mexiko und andern Ländern in Mittel- und Südamerika erlauben sollen. Kuba gehört in diesen Zusammenhang. Die Verhandlungen fanden – nach Vorgesprächen im Frühling 1972 – vom 8. bis 13. Januar 1973 in Havanna statt. Das Abkommen wurde paraphiert und am 14. Februar 1974 unterzeichnet.

252 Bedeutung

Das Abkommen erlaubt der Swissair eine interessante Streckenführung nach Kuba und darüber hinaus in den mittelamerikanischen Raum. Die gegenwärtige Lage lässt allerdings in nächster Zeit noch kein wesentliches Verkehrsaufkommen erwarten.

253 Abweichungen vom Mustertext

Der schweizerische Mustertext diente als Verhandlungsgrundlage und konnte mit wenigen Ausnahmen übernommen werden.

Artikel 11: Die freie Überweisung der Einnahmenüberschüsse zum amtlichen Kurs wird in Kuba nur entsprechend der gesetzlichen Regelung der Wechselgeschäfte gestattet.

Artikel 15: Die kubanische Delegation erklärte sich ausserstande, eine Schiedsgerichtsbestimmung annehmen zu können. Die schweizerische Delegation stimmte einer Regelung zu, die bereits in verschiedenen Abkommen mit Oststaaten (Bulgarien, Polen, Rumänien, Ungarn) enthalten ist.

26 Das Abkommen mit Guatemala

261 Vorgeschichte

Auch Guatemala gehört zum Aufbau der Verkehrsrechte in Mittelamerika. Sondierungen bei den Behörden Guatemalas im Jahre 1968 liessen deren Bereitschaft am Abschluss eines Luftverkehrsabkommens erkennen. Der in der Folge unterbreitete guatemalteckische Mustertext, der als Arbeitsgrundlage für die Verhandlungen dienen sollte, war wegen allzuvieler restriktiver Bestimmungen, die sich mit der liberalen schweizerischen Luftverkehrspolitik nicht vereinbaren liessen, unannehmbar. 1973 liessen die Behörden Guatemalas erkennen, dass sie ihre Luftverkehrspolitik einer Überprüfung unterzogen hatten und erklärten sich bereit, auf der Grundlage des schweizerischen Musterwortlautes zu verhandeln. Die Verhandlungen fanden vom 26. November bis 6. Dezember 1973 in Guatemala statt. Das Abkommen wurde paraphiert und am 27. Februar 1974 unterzeichnet.

262 Bedeutung

Das Abkommen erlaubt eine erfolgsversprechende Linienführung über Zwischenpunkte nach Guatemala und darüber hinaus nach Punkten in Mexiko. Verfassungsrechtliche Gründe hindern Guatemala daran, das Abkommen vor beidseitiger Ratifikation anzuwenden. Eine vorzeitige Betriebsaufnahme wäre somit nur auf Grund einer Konzession möglich. Bei der Swissair bestehen aber keine festen Pläne zu baldiger Betriebsaufnahme.

263 Abweichungen vom Mustertext

Der schweizerische Musterwortlaut konnte mit einer Ausnahme übernommen werden. Sie betrifft die bereits erwähnte Bestimmung, wonach das Abkommen vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig anwendbar ist (s. Art. 19).

3 Verfassungsmässigkeit

Die Verfassungsmässigkeit des beiliegenden Entwurfes beruht auf Artikel 8 der Bundesverfassung, der dem Bund das Recht zum Abschluss von Staatsverträgen mit dem Ausland verleiht. Die Zuständigkeit der Räte zur Genehmigung

dieser Staatsverträge ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Da die Abkommen kündbar sind, sind sie nach Artikel 89 Absatz 4 der Bundesverfassung dem Referendum nicht unterstellt.

4 Antrag

Wir beantragen Ihnen, den beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend sechs Abkommen über den regelmässigen Luftlinienverkehr anzunehmen.

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

Bern, den 1. Mai 1974

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Brugger

Der Bundeskanzler:

Huber

3622

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend sechs Abkommen über den Luftlinienverkehr

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. Mai 1974¹⁾,

beschliesst: -

Art. 1

¹ Die Abkommen über den Luftlinienverkehr mit

- a.* der Zentralafrikanischen Republik vom 9. März 1973,
- b.* der Volksrepublik China vom 12. November 1973,
- c.* der Republik Burundi vom 10. Januar 1974,
- d.* der Republik Ruanda vom 21. Januar 1974,
- e.* der Republik Kuba vom 14. Februar 1974 und
- f.* Guatemala vom 27. Februar 1974

werden genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

¹⁾ BBl 1974 I 1722

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Zentralafrikanischen Republik über den regelmässigen Luftverkehr

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

in der Erwägung, dass die Schweiz und die Zentralafrikanische Republik Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

vom Wunsche geleitet, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu entwickeln,

vom Wunsche geleitet, für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen ihren Staaten und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

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

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:

- a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chicago» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall der Zentralafrikanischen Republik das für die Zivilluftfahrt zuständige Ministerium 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 in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.

Artikel 2

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

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt 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 nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 3

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

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

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

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung nicht zu erteilen oder die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn die genannte Vertragspartei 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 ihrer Staatsangehörigen liegen.

5. Ungeachtet der Bestimmungen dieses Artikels und 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 durch die andere 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 10 dieses Abkommens aufgestellter Tarif für die betreffende Linie in Kraft ist.

Artikel 4

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

- a. wenn sie 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 ihrer Staatsangehörigen liegen, oder
- b. wenn dieses Unternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen und seinem Anhang aufgestellten Bedingungen betreibt.

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

Artikel 5

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, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angelegenen 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, welche 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

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

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

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der durch die Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das bezeichnete 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 durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, selbst, wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der durch das bezeichnete 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

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

Artikel 8

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf 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, Waren oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Waren oder Postsendungen, 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. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihrem eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen keine Vorzugstellung einzuräumen.

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

5. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen.

Artikel 9

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

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

Artikel 10

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

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen durch die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dieses Einvernehmen soweit als möglich zu erreichen, indem sie das Tariffestsetzungsverfahren anwenden, das durch die internationale Organisation aufgestellt worden ist, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.

3. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei mindestens dreissig (30) Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

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

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 15 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 15 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf (12) Monaten von dem Tage an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 11

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, Waren und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses besondere Abkommen anwendbar.

Artikel 12

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

Artikel 13

1. Jede Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden können jederzeit eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit ihren Luftfahrtbehörden verlangen.
2. Eine durch eine Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig (60) Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfangs des Gesuches an, beginnen.

Artikel 14

1. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.
2. Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

Artikel 15

1. Jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege geschlichtet werden kann, wird auf Verlangen der einen oder der anderen der Vertragsparteien einem aus drei Mitgliedern zusammengesetzten Schiedsgericht unterbreitet.
2. Zu diesem Zwecke bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss, als Vorsitzenden. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, von dem Tage an gerechnet, an dem die eine der Vertragsparteien einen Schiedsrichter bezeichnete, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht

bezeichnet hat, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die derart bezeichneten Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig wurden, 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 verpflichten sich, sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid zu unterziehen.

Artikel 16

Dieses Abkommen und seine allfälligen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation eingetragen.

Artikel 17

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

Artikel 18

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen; diese Anzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt.

2. Die Kündigung wird am Ende der Flugplanperiode, während der eine Frist von zwölf Monaten abgelaufen ist, wirksam, es sei denn, diese Kündigung werde in gegenseitigen Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen.

3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Anzeige vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 19

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

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

Geschehen zu Bern am 9. März 1973 in doppelter Urschrift in französischer Sprache.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

Werner Guldemann

Für die Regierung der
Zentralafrikanischen Republik:

A. M'Bongo

A

Linienpläne

I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Zentralafrikanischen Republik	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	Algier Tunis Tripolis Kano	Bangui	Douala Kinshasa Kigali Bujumbura Entebbe Nairobi Dar-es-Salaam Mombasa Lusaka

II

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von der Zentralafrikanischen Republik bezeichnete Unternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Zentralafrikanischen Republik	Fort Lamy Addis Abeba Belgrad Rom	Ein Punkt in der Schweiz	Paris London Brüssel Amsterdam Frankfurt Kopenhagen Stockholm Warschau Prag Moskau

B

1. Jeder einzelne Punkt oder mehrere Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben des bezeichneten Unternehmens bei allen Flügen oder einem Teil davon ausgelassen werden.

2. Das von der einen oder anderen Vertragspartei bezeichnete Unternehmen hat das Recht, irgend eine seiner Linien ohne Verlängerung nach Punkten darüber hinaus auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden zu lassen.

3. Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, nicht erwähnte Punkte zu bedienen, vorausgesetzt, dass keine Verkehrsrechte zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Abkommen
zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung
der Volksrepublik China über den zivilen Luftverkehr

Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Volksrepublik China,

um die freundschaftlichen Kontakte zwischen den Völkern der Schweiz und Chinas zu fördern und die gegenseitigen Beziehungen zwischen den beiden Ländern auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu entwickeln, in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der gegenseitigen Respektierung der Unabhängigkeit und der Souveränität, der Nichteinmischung in die innern Angelegenheiten der anderen Partei, der Gleichheit und des gegenseitigen Vorteils sowie der freundschaftlichen Zusammenarbeit,

haben vereinbart, regelmässige Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus wie folgt zu errichten und zu betreiben:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens und seiner Anhänge bedeuten:

- a. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall der Volksrepublik China die allgemeine Verwaltung der Zivilluftfahrt von China oder in einem oder anderen Fall jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- b. der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
- c. der Ausdruck «Luftverkehrslinien» jede regelmässige Luftverkehrslinie, die von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Waren und Postsendungen betrieben wird;
- d. der Ausdruck «internationale Luftverkehrslinie» eine Luftverkehrslinie, die den Luftraum über dem Gebiet von zwei oder mehr Staaten durchquert;

- e. der Ausdruck «Luftverkehrsunternehmen» jedes Luftverkehrsunternehmen, das eine internationale Luftverkehrslinie anbietet oder betreibt;
- f. der Ausdruck «technische Landung» eine Landung, deren Zweck nicht darin besteht, Fluggäste, Waren und Postsendungen aufzunehmen oder abzusetzen.

Artikel 2

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei das Recht, regelmässige Luftverkehrslinien (nachstehend «die vereinbarten Linien» genannt) auf den im Anhang I zu diesem Abkommen festgelegten Strecken (nachstehend «festgelegte Strecken» genannt) für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Waren und Postsendungen zu betreiben.

2. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei, das auf den festgelegten Strecken die vereinbarten Linien betreibt, hat das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen, nachdem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei den jeweiligen Flugplan der andern Vertragspartei genehmigt haben.

3. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniesst das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei beim Betrieb der vereinbarten Linien folgende Rechte:

- a. das Recht, unter Vorbehalt der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei, technische Landungen an Punkten auf den festgelegten Strecken im Gebiet der anderen Vertragspartei zu machen;
- b. das Recht, Landungen an Punkten auf den festgelegten Strecken im Gebiet der anderen Vertragspartei zu machen, um im internationalen Verkehr Fluggäste, Gepäck, Waren und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

4. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei hat nicht das Recht, gegen Entgelt oder gestützt auf einen Mietvertrag Fluggäste, Gepäck, Waren oder Postsendungen zu befördern, die von einem im Gebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkt kommen oder eine Reiseunterbrechung an einem im Gebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkt machen mit einem anderen im gleichen Gebiet gelegenen Punkt als Bestimmungsort; ausgenommen ist die Beförderung von Personal des besagten Unternehmens sowie deren Familien und Gepäck.

Artikel 3

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, auf diplomatischem Weg ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den im Anhang I zu diesem Abkommen festgelegten Strecken zu bezeichnen.

2. Die Vertragspartei, die die Anzeige der Bezeichnung erhalten hat, erteilt unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem von jeder Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Nach Empfang der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei jederzeit mit dem Betrieb der vereinbarten Dienste beginnen, vorausgesetzt, dass die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei mindestens 60 Tage zum voraus die Eröffnung solcher Dienste angezeigt hat.

4. Ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei muss in den Händen der Vertragspartei oder ihrer Bürger liegen, die das Unternehmen bezeichnet haben.

5. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der im Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu untersagen oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, welche sie als notwendig erachtet, falls dieses bezeichnete Unternehmen sich nicht nach den Gesetzen und Verordnungen der ersten Vertragspartei richtet, oder falls es die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen und seinem Anhängen aufgestellten Bedingungen betreibt. Ausser wenn ein unmittelbares Handeln notwendig ist, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu vermeiden, kann jedoch ein derartiges Recht unter normalen Voraussetzungen erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Artikel 4

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

2. Beim Betrieb der vereinbarten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, um die Linien, die diese letztgenannte auf einem Teil oder auf allen festgelegten Strecken anbietet, nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

3. Die von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien betriebenen vereinbarten Linien stehen in engerem Zusammenhang mit den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen auf den festgelegten Strecken und haben als erstes Ziel, ein den laufenden und vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnissen genügend angepasstes Beförderungsangebot für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Waren und Postsendungen zu gewährleisten, die vom Gebiet der anderen Vertragspartei kommen oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei gehen, welche das Unternehmen bezeichnet hat. Das Verkehrsangebot für Fluggäste, Gepäck, Waren und Postsendungen, die sowohl an Punkten auf den festgelegten Strecken im Gebiet eines Drittstaates ein- als auch ausgeladen werden, muss den allgemeinen Grundsatz berücksichtigen, dass das Beförderungsangebot angepasst sein muss:

- a. den Verkehrsbedürfnissen nach und vom Gebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b. den Verkehrsbedürfnissen der Region, die die vereinbarten Linien durchqueren unter Berücksichtigung anderer Luftverkehrslinien, die von Luftverkehrsunternehmen anderer in dieser Region gelegenen Staaten betrieben werden und
- c. den Betriebsbedürfnissen für Langstreckendienste von Luftverkehrsunternehmen.

4. Die Fragen über den Betrieb der vereinbarten Linien bilden Gegenstand einer Vereinbarung zwischen den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und unterliegen der Genehmigung ihrer Luftfahrtbehörden.

5. Im Fall einer Uneinigkeit zwischen den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien sind die im Absatz 4 hiervoor erwähnten Fragen durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten zu bereinigen.

Artikel 5

1. Jede Vertragspartei bezeichnet auf ihrem Gebiet einen oder mehrere Flughäfen und einen oder mehrere Ausweichflughäfen zur Benutzung durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei für den Betrieb der festgelegten Strecken und stellt auf ihrem Gebiet diesem Unternehmen die Nachrichtendienste, Flugsicherungsdienste, Wetterdienste und die anderen Hilfsdienste zur Verfügung, die der Betrieb der vereinbarten Linien erfordert. Nähere Angaben über die obigen Punkte befinden sich im Anhang II zu diesem Abkommen.

2. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei bezahlt für den Gebrauch von Flughäfen, Einrichtungen und technischen Diensten der anderen Vertragspartei keine höheren Gebühren als diejenigen, die von Luftverkehrsunternehmen anderer Staaten zu entrichten sind.

Artikel 6

1. Die durch die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei auf den festgelegten Strecken eingesetzten Luftfahrzeuge, sowie ihre ordentliche Ausrüstung, Ersatzteile, Treibstoffe, Öle, Schmierstoffe und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, die an Bord der Luftfahrzeuge aufbewahrt werden, sind, auf einer Grundlage der Gegenseitigkeit, von allen Zöllen, Revisionsgebühren und anderen durch die andere Vertragspartei bei der Ankunft im Gebiet dieser Vertragspartei und beim Verlassen des besagten Gebietes erhobenen Gebühren befreit.

2. Von Zöllen, Revisionsgebühren und anderen Gebühren und Abgaben, ausgenommen Gebühren für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls befreit:

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet jeder Vertragspartei innerhalb der durch die zuständigen Behörden der besagten Vertragspartei festgesetzten Grenzen

eingeladen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die für den Betrieb der vereinbarten Linien des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingesetzt werden;

- b. die Bordvorräte, Öle, Schmierstoffe und Ersatzteile, die in das Gebiet jeder Vertragspartei eingeführt werden und zum Betrieb der vereinbarten Linien durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei bestimmt sind; sie werden jedoch unter Aufsicht und Kontrolle der Zollbehörde der ersten Vertragspartei gestellt und unterliegen Lagerungsgebühren;
- c. die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Bestandteile und die Vorräte, die sich an Bord der durch das Unternehmen jeder Vertragspartei bezeichneten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit der Zustimmung der Zollbehörden der anderen Vertragspartei ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden und können allen Lagerungskosten unterworfen werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Verordnungen dieser Behörden in anderer Weise verfügt worden ist.

Artikel 7

Die Gesetze und Verordnungen jeder Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug, den Aufenthalt, den Wegflug und die Luftfahrt von Luftfahrzeugen regeln, die für den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien verwendet werden, sowie die Gesetze und Verordnungen, die in ihrem Gebiet die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Waren und Postsendungen regeln, sind anwendbar auf die Luftfahrzeuge des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens, auf ihre Besatzungen und Fluggäste, Gepäck, Waren und Postsendungen, die von solchen Luftfahrzeugen befördert werden, während sich diese Personen oder Sachen im Gebiet der ersten Vertragspartei befinden. Jede Vertragspartei liefert der anderen Vertragspartei rechtzeitig die Auskünfte bezüglich der vorgenannten Gesetze und Verordnungen.

Artikel 8

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

Artikel 9

Das durch das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei im Gebiet der anderen Vertragspartei erworbene Einkommen ist von Einkommenssteuern im Gebiet der anderen Vertragspartei ausgenommen und die Überweisung dieses Einkommens zum amtlichen Wechselkurs wird zugelassen.

Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses besondere Abkommen anwendbar.

Artikel 10

1. Die von den durch die beiden Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen auf den vereinbarten Linien erhobenen Tarife sind in einer vernünftigen Höhe festzusetzen, unter Einschluss aller bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Betriebskosten, eines vernünftigen Gewinnes, der besonderen Merkmale der Linien sowie der Tarife von anderen Unternehmen, die regelmässige Luftverkehrslinien auf den gleichen Strecken oder einem Teil derselben oder ähnlichen Strecken betreiben.

2. Die für die vereinbarten Linien anwendbaren Tarife bilden Gegenstand eines Einvernehmens zwischen den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien mindestens dreissig Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der besagten Behörden verkürzt werden. Wenn die bezeichneten Unternehmen sich auf keinen dieser Tarife einigen können, oder wenn die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei von keinem der zwischen den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien vereinbarten Tarife befriedigt sind, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien im gegenseitigen Einvernehmen bemühen, einen angemessenen Tarif zu bestimmen.

3. Ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels vereinbarter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif festgesetzt worden ist. Nichtsdestoweniger wird ein Tarif gestützt auf diesen Absatz nicht für eine längere Dauer als zwölf Monate über den Zeitpunkt hinaus verlängert, an dem er auf andere Weise abgelaufen wäre.

Artikel 11

1. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei hat das Recht, auf einer Grundlage der Gleichberechtigung, an einem oder mehreren Zwischenhaltepunkten auf den festgelegten Strecken im Gebiet der anderen Vertragspartei eine oder mehrere Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretung oder diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen. Der Bestand dieses Personals bildet Gegenstand eines durch Beratungen erfolgten

Einvernehmens zwischen den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten und er ist der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zu unterstellen.

2. Ohne gegenseitige Vereinbarung setzt sich das Personal dieser Vertretung oder dieser Vertretungen entweder aus Schweizer Bürgern oder aus Bürgern der Volksrepublik China zusammen.

3. Das Personal dieser Vertretung oder dieser Vertretungen muss die Gesetze und Verordnungen des Landes, wo diese Vertretungen aufrechterhalten werden, beachten.

4. Jede Vertragspartei gewährt dieser Vertretung oder diesen Vertretungen und dem Personal des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Beistand und Erleichterungen.

5. Jede Vertragspartei bemüht sich, innerhalb ihres Gebietes, soweit möglich, die Sicherheit für den Betrieb der Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei zu gewährleisten.

Artikel 12

1. Die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens jeder Vertragspartei, die auf den festgelegten Strecken betrieben werden, tragen ihre Nationalitäts- und ihre Eintragungskennzeichen.

2. Die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die von jeder Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt sind, werden während der Zeit, in der sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.

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

4. Die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens jeder Vertragspartei, die auf den festgelegten Strecken betrieben werden, tragen an Bord die im Anhang II zu diesem Abkommen aufgezählten Dokumente.

5. Die gesetzlichen Regelungen und Verfahren bezüglich dem Betrieb und der Sicherheit von Flügen sowie die Fragen über Hilfeleistung an in Not befindliche Luftfahrzeuge oder an Luftfahrzeuge, die von einem Unfall betroffen sind, sind im Anhang II zu diesem Abkommen festgelegt.

6. Die Besatzungsmitglieder des bezeichneten Unternehmens jeder Vertragspartei, die auf den festgelegten Strecken fliegen, sind Bürger dieser Vertragspartei. Wenn das von einer Vertragspartei bezeichnete Luftverkehrsunternehmen es als wünschenswert erachtet, Besatzungsmitglieder anderer Nationalität für den Betrieb seiner Luftfahrzeuge auf den festgelegten Strecken zu verwenden, muss die Zustimmung der anderen Vertragspartei eingeholt werden.

Artikel 13

Die beiden Vertragsparteien sichern sich die ordnungsgemasse Anwendung dieses Abkommens in einem Geist enger Zusammenarbeit und gegenseitiger Unterstützung zu. Sollte sich irgendeine Meinungsverschiedenheit bezüglich der Auslegung oder der Anwendung dieses Abkommens ergeben, regeln sie die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien auf dem Beratungsweg. Bei Fehlen eines Einvernehmens bereinigen sie die Vertragsparteien auf diplomatischem Weg.

Artikel 14

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den Umfang des Verkehrs, der auf den vereinbarten Linien befördert wird.

Artikel 15

1 Wenn die eine oder die andere Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden es als wünschenswert erachten, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern oder zu ergänzen, können sie jederzeit eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit ihren Luftfahrtbehörden verlangen und diese Beratung muss innerhalb einer Frist von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Gesuches an, beginnen.

Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer notwendigen gesetzlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

2 Änderungen der Anhangs dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden. Sie treten in Kraft, nachdem sie durch gegenseitige Anzeige der besagten Luftfahrtbehörden bestätigt worden sind.

Artikel 16

Jede Vertragspartei kann jederzeit der anderen Vertragspartei ihren Wunsch anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Dieses Abkommen endet zwölf Monate nach dem Zeitpunkt der Anzeige durch die andere Vertragspartei.

Wenn die erste Vertragspartei die obenerwähnte Anzeige vor Ablauf dieser Frist zurückziehen wünscht, bleibt dieses Abkommen mit Zustimmung der anderen Vertragspartei in Kraft.

Artikel 17

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an vorläufig angewendet, es tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander gegenseitig die

Erfüllung ihrer notwendigen gesetzlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Geschehen zu Bern, am 12. November 1973, in doppelter Urschrift, in französischer, chinesischer und englischer Sprache, wobei die drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Fall einer Meinungsverschiedenheit bei der Auslegung geht der englische Text vor.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

Werner Guldemann

Für die Regierung der Volksrepublik

China:

Tchen Tche-fang

Anhang I

1. Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von der Schweiz bezeichnete Unternehmen betrieben werden können:

Punkte in der Schweiz – Wien oder Belgrad oder Athen oder Istanbul – Beirut oder Kairo oder Teheran oder Kuwait – Kandahar oder Karatschi oder Rawalpindi – Bombay oder Delhi – Rangun – Shanghai und/oder Peking – Tokio – zwei Punkte darüber hinaus, die zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden, in beiden Richtungen.

2. Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von der Volksrepublik China bezeichnete Unternehmen betrieben werden können:

Punkte in China – Karatschi oder Kandahar oder Teheran – Bagdad oder Damaskus oder Beirut – Ankara oder Kairo – Athen oder Tirana oder Bukarest – Rom oder Belgrad oder Wien – Zürich und/oder Genf – Paris – zwei Punkte darüber hinaus, die zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden, in beiden Richtungen.

3. Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei kann nach seinem Belieben auf jedem Flug oder allen Flügen auf den festgelegten Strecken jeden Zwischenpunkt oder alle Zwischenpunkte auslassen wie auch alle Punkte über dem Gebiet der anderen Vertragspartei hinaus. In diesem Fall erhalten die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zu diesem Zweck möglichst früh zum Voraus eine Anzeige.

4. Falls das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei Sonder- und Charterflüge nach oder vom Gebiet der anderen Vertragspartei zu betreiben wünscht, unterbreiten die Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei die Anfrage den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei, die die Anfrage auf eine günstige Weise aufnehmen und sich mit den Bewilligungsvorschriften befassen und den Erstgenannten eine Antwort geben.

5. Falls das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei auf den festgelegten Strecken Zusatzflüge zu betreiben wünscht, muss es dies im allgemeinen mindestens achtundvierzig Stunden vor dem Abflug des in Frage stehenden Luftfahrzeuges den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei anzeigen und der Flug kann nur nach Erhalt der Zustimmung ausgeführt werden.

Anhang II

I. Allgemeine Bestimmungen

Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei liefern den Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Mitteilungen, Navigationsdienste und andere für den Betrieb der vereinbarten Linien im Gebiet der ersten Vertragspartei notwendige Dienste.

II. Borddokumente der Luftfahrzeuge

Die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens jeder Vertragspartei, die auf den festgelegten Strecken betrieben werden, haben an Bord die folgenden Dokumente mitzuführen:

- 1) Eintragungsausweis;
- 2) Lufttüchtigkeitsausweis;
- 3) Bordbuch;
- 4) Ausweis für die Radiostation des Luftfahrzeuges;
- 5) Ausweise und Fähigkeitszeugnisse für jedes Besatzungsmitglied;
- 6) Passagierverzeichnis unter Angabe der Abflug- und Bestimmungspunkte;
- 7) Ladungsverzeichnis der Waren und Postsendungen;
- 8) Allgemeine Erklärung.

Jede Vertragspartei anerkennt die obenerwähnten von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannten Dokumente.

III. Luftfahrtinformationsdienst

1. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei liefern dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die folgenden, für den Betrieb der Luftfahrzeuge auf den vereinbarten Linien im Gebiet der ersten Vertragspartei notwendigen Luftfahrtinformationen:

- 1) Informationen über die Flugwege;
- 2) Informationen über die Bestimmungsflughäfen und ihre Ausweichflughäfen;
- 3) Informationen über die Funkverbindungen und über die Flugsicherungshilfen;
- 4) Flugregeln.

2. Die an den obenerwähnten Informationen angebrachten Änderungen oder Ergänzungen sind dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei rechtzeitig mittels NOTAM zuzustellen. Die dringenden NOTAM sind sach-

gemäss und nötigenfalls direkt durch Funk dem betroffenen Luftfahrzeug des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei zu übermitteln; sie sind in der Folge schriftlich zu bestätigen.

3. Die Luftfahrtinformationen und die NOTAM müssen auf englisch verfügbar sein. Der international gebrauchte Q-Schlüssel wird für die Übermittlung der NOTAM verwendet.

IV. Wetterdienst

1. Für die auf den festgelegten Strecken ausgeführten Flüge eines Luftfahrzeuges des bezeichneten Unternehmens jeder Vertragspartei von seinem eigenen Land mit Bestimmung nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei verpflichten sich die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei, die Wetterauskünfte im Innern ihres eigenen Gebietes der ersten Vertragspartei drei Stunden vor dem Abflug dieses Luftfahrzeuges vom letzten Rufpunkt ausserhalb des Gebietes der anderen Vertragspartei zu liefern:

- 1) Wettervorhersage und Wetterbericht des Bestimmungsflugplatzes;
- 2) Wettervorhersage für die Strecke von der Grenzlinie bis zum Bestimmungsflugplatz;
- 3) Wettervorhersage und Wetterbericht der Ausweichflugplätze.

Die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei teilen dem Luftfahrzeug gegebenenfalls die Auskünfte SIGMET während seines Fluges über dem Gebiet der anderen Vertragspartei mit.

2. Die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verpflichten sich, bei den durch ein Luftfahrzeug des bezeichneten Unternehmens jeder Vertragspartei ausgeführten Flügen beim Verlassen des Gebietes der anderen Vertragspartei auf den festgelegten Strecken Wetterauskünfte im Innern ihres eigenen Gebietes der ersten Vertragspartei drei Stunden vor dem Abflug dieses Luftfahrzeuges zu liefern.

- 1) Wettervorhersage und Wetterbericht des Abgangsflugplatzes;
- 2) Wettervorhersage für die Strecke vom Abgangsflugplatz zum Bestimmungsflugplatz;
- 3) Wettervorhersage und Wetterbericht der Bestimmungsflugplätze, wichtiger Zwischenflugplätze und Ausweichflugplätze.

Die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei teilen dem Luftfahrzeug gegebenenfalls die Auskünfte SIGMET während seines Fluges über dem Gebiet der anderen Vertragspartei mit.

3. Für die Vorbereitung der Wetterauskünfte gebrauchen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die international verwendeten Wetterschlüssel in offener englischer Sprache.

4. Vor dem Start jedes Fluges liefert die Wetterdienststelle des Abgangsflugplatzes dem Luftfahrzeugkommandanten oder seinem Stellvertreter eine mündliche Wetterberatung und eine Flugberatungsmappe.

V. Flugverkehrsleitung

1. Die Besatzungsmitglieder der Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens jeder Vertragspartei, die auf den festgelegten Strecken fliegen, müssen mit den Verfahren für die Flugverkehrsleitung der anderen Vertragspartei völlig vertraut sein und sich genau daran halten.

2. Der Luftfahrzeugkommandant oder sein Stellvertreter muss vor dem Abflug einen Flugplan beim Flugverkehrskontrolldienst des Abgangsflugplatzes zur Genehmigung vorlegen und der Flug muss gemäss dem genehmigten Flugplan ausgeführt werden. Abweichungen vom Flugplan sind nur erlaubt, nachdem die Bewilligung von der betroffenen Dienststelle der Flugverkehrsleitung erteilt wurde; in dringenden Fällen, wo eine sofortige Abweichung vom Flugplan erforderlich ist und dem Luftfahrzeugkommandanten nicht die notwendige Zeit zur Verfügung steht, um die Bewilligung von der betroffenen Dienststelle der Flugverkehrsleitung zu erhalten, hat derselbe das Recht, von seinem Flugplan abzuweichen unter gleichzeitiger Ankündigung dieser Abweichung der betroffenen Dienststelle der Flugverkehrsleitung. Die betroffene Dienststelle der Flugverkehrsleitung tut ihr Möglichstes, um mit dem Luftfahrzeugkommandanten zusammenzuarbeiten, der indessen für jede sich daraus ergebende Folge verantwortlich ist.

3. Die betroffene Dienststelle der Flugverkehrsleitung der Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei muss vor jedem Flug mittels verfügbarer Informationen den Luftfahrzeugkommandanten über die letzten NOTAM auf dem Abgangsflugplatz, auf dem ersten Bestimmungsflugplatz und auf den Ausweichflugplätzen entlang den festgelegten Strecken unterrichten, einschliesslich über Funkverbindungen, Flugnavigationshilfen und andere Auskünfte, die für die Sicherheit des Fluges verlangt werden könnten.

VI. Funkverbindungen und Navigationsdienste

1. Die Vorkehrungen und Verfahren für die Übermittlung von Botschaften zwischen den beiden Ländern für den Betrieb der festgelegten Strecken werden zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart.

2. Die für den Betrieb der festgelegten Strecken vom bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge haben die am besten geeignete Ausrüstung, um die Funkverbindungen herzustellen und um die Flugnavigationshilfen, die im Gebiet der anderen Vertragspartei zur Verfügung stehen, zu gebrauchen.

3. Die für den Betrieb der festgelegten Strecken eingesetzten Luftfahrzeuge sind mit den notwendigen Funkfrequenzen ausgerüstet, um die Funkverbindungen herzustellen und die Flugnavigationshilfen am Boden zu gebrauchen.

4. Der Luftfahrzeugkommandant hält eine beständige wechselseitige Verbindung auf der festgelegten Frequenz mit der bezeichneten Dienststelle der Flugverkehrsleitung aufrecht.

5. Von den beiden Vertragsparteien werden für die Funkverbindungen Luft/Boden und Punkt/Punkt die englische Sprache und der international gebrauchte Q-Luftfahrtschlüssel verwendet.

VII. Luftfahrzeuge in Not

Falls ein Luftfahrzeug des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei in Not ist oder im Gebiet der anderen Vertragspartei einen Unfall erleidet, gibt die andere Vertragspartei den betroffenen Behörden die Anweisungen:

- 1) um die erste Vertragspartei unverzüglich über den Unfall zu benachrichtigen;
- 2) um sofort einen Such- und Rettungseinsatz auszulösen;
- 3) um Beistand und Hilfe an die Fluggäste und Besatzung zu leisten;
- 4) um alle Sicherheitsmassnahmen für das Luftfahrzeug und dessen Inhalt vorzuziehen;
- 5) um eine Unfalluntersuchung aufzunehmen;
- 6) um den Vertretern und Sachverständigen der ersten Vertragspartei den Zutritt zum Luftfahrzeug und zur Teilnahme an der Untersuchung zu gestatten;
- 7) um das Luftfahrzeug und dessen Inhalt auszuhandigen, sobald sie nicht mehr für die Untersuchung notwendig sind;
- 8) um der ersten Vertragspartei schriftlich die Ergebnisse der Untersuchung mitzuteilen.

Abkommen
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der
Republik Burundi über den regelmässigen Luftverkehr

Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Republik Burundi,

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

vom Wunsche geleitet, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu entwickeln,

vom Wunsche geleitet, für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen ihren Staaten und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

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

Artikel 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;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall von Burundi das Ministerium, in dessen Zuständigkeit die Luftfahrt fällt, 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 in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.

Artikel 2

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

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt 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 nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 3

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

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

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

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung nicht zu erteilen oder die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn die genannte Vertragspartei 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 ihrer Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit den Betrieb jeder verein-

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

Artikel 4

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

- a. wenn es 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 ihrer Staatsangehörigen liegen, oder
- b. wenn dieses Unternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen und seinem Anhang aufgestellten Bedingungen betreibt.

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

Artikel 5

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, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angefliegenen 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, welche 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

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

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

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der durch die Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das bezeichnete 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 durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der durch das bezeichnete 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

Die Fluggäste, das Gepäck und die Waren, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehalten

tene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einem sehr vereinfachten Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 8

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf 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, Waren oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Waren oder Postsendungen, 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. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihren eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen keine Vorzugstellung einzuräumen.

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

5. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen.

Artikel 9

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

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

Artikel 10

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

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen durch die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dieses Einvernehmen soweit als möglich zu erreichen, indem sie das Tariffestsetzungsverfahren anwenden, das durch die internationale Organisation aufgestellt worden ist, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.

3. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreissig (30) Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

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

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 15 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 15 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf (12) Monaten von dem Tage an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 11

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, Waren und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses besondere Abkommen anwendbar.

Artikel 12

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

Artikel 13

1. Jede Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden können jederzeit eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit ihren Luftfahrtbehörden verlangen.

2. Eine durch eine Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig (60) Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfangs des Gesuches an, beginnen.

Artikel 14

1. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

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

Artikel 15

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

2. Zu diesem Zwecke bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss, als Vorsitzenden. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, von dem Tage an gerechnet, an dem die eine der Vertragsparteien einen Schiedsrichter bezeichnet, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet hat, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die derart bezeichneten Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig wurden, 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 verpflichten sich, sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid zu unterziehen.

Artikel 16

Dieses Abkommen und seine allfälligen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation eingetragen.

Artikel 17

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

Artikel 18

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen; diese Anzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt.

2. Die Kündigung wird am Ende der Flugplanperiode, während der eine Frist von zwölf Monaten abgelaufen ist, wirksam, es sei denn, diese Kündigung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen.

3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Anzeige vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 19

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

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

Geschehen zu Bern am 10. Januar 1974 in doppelter Urschrift in französischer Sprache.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

Werner Guldemann

Für die Regierung der Republik

Burundi:

J. Ntakabanyura

Linienpläne

Linienplan I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Burundi	Punkte über Burundi hinaus
Punkte in der Schweiz	Algier, Tunis, Tripolis, Benghasi, Kairo, Khartum, Addis Abeba, Kano, Niamey, Lomé, Cotonou, Accra, Lagos, Douala, N'Djamena, Bangui, Libreville, Nairobi oder Entebbe, Kisangani	Bujumbura	Dar es Salaam, Mombasa, Lusaka, Lubumbashi, Ndola, Brazzaville, Blantyre, Tananarive, Mauritius, Ile de la Réunion

Linienplan II

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von der Republik Burundi bezeichnete Unternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Burundi	Lusaka, Lubumbashi, Kigali, Kisangani, Entebbe, Nairobi, Dar es Salaam, Kinshasa, Brazzaville, Libreville, Bangui, N'Djamena, Douala, Lagos, Accra, Cotonou, Niamey, Addis Abeba, Kairo, Tripolis, Tunis, Algier, Athen, Rom	Basel oder Genf oder Zürich	Brüssel, Paris, London, Frankfurt, Kopenhagen, Stockholm, Oslo, Prag, Bukarest, Moskau

Anmerkungen:

1. Jeder einzelne oder mehrere 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.
3. Das bezeichnete Unternehmen der einen oder anderen Vertragspartei hat das Recht, irgendeine seiner Linie auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden zu lassen.
4. Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, nicht aufgeführte Punkte unter der Bedingung zu bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.
5. Jede Linie wird auf einer vernünftigermassen direkten Strecke betrieben.

Abkommen
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der
ruandischen Republik über den regelmässigen Luftverkehr

Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der ruandischen Republik,

in der Erwägung, dass die Schweiz und Ruanda Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

besorgt darum, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu entwickeln,

vom Wunsche geleitet, für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen ihren Staaten und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

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

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhanges bedeuten :

- a. der Ausdruck «Übereinkommen von Chicago» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall von Ruanda das Ministerium, in dessen Zuständigkeit die Zivilluftfahrt fällt 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 in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.
- d. der Ausdruck «Tarif» die Preise für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Waren sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden

sind, einschliesslich die Preise und Bedingungen für Agenten und andere Hilfsdienste; ausgenommen sind jedoch die Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

Artikel 2

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

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt 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 nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 3

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

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

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

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung nicht zu erteilen oder die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn die genannte Vertragspartei 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 ihrer Staatsangehörigen liegen.

5. Ungeachtet der Bestimmungen dieses Artikels und 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 durch die andere 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 10 dieses Abkommens aufgestellter Tarif für die betreffende Linie in Kraft ist.

7. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Bezeichnung eines Luftverkehrsunternehmens unter den in diesem Artikel vorgesehenen Bedingungen rückgängig zu machen, um ein anderes zu bezeichnen.

Artikel 4

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 zeitweilig zu verbieten oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie als nötig erachtet,

- a. wenn es, 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 ihrer Staatsangehörigen liegen, oder
- b. wenn dieses Unternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen und seinem Anhang aufgestellten Bedingungen betreibt.

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

Artikel 5

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, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angefügten 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, welche 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

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

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

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der durch die Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das bezeichnete 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 durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der durch das bezeichnete 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

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

Artikel 8

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf 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, Waren oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Waren oder Postsendungen, 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. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihren eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen keine Vorzugstellung einzuräumen.

4. Für die Benützung der Flughäfen und anderer durch eine Vertragspartei zur Verfügung gestellten Einrichtungen hat das bezeichnete Unternehmen der

andern Vertragspartei keine höheren Gebühren zu bezahlen als die, die für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

5. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen.

Artikel 9

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

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

Artikel 10

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

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen durch die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dieses Einvernehmen soweit als möglich zu erreichen, indem sie das Tariffestsetzungsverfahren anwenden, das durch die internationale Organisation aufgestellt worden ist, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.

3. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreissig (30) Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

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

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 15 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 15 dieses

Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf (12) Monaten von dem Tage an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 11

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, Waren und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses besondere Abkommen anwendbar.

Artikel 12

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens dreissig Tage vor dem Beginn des Betriebes der vereinbarten Linien die in Aussicht genommenen Flugpläne zur Genehmigung, welche den in Artikel 5 dieses Abkommens enthaltenen Grundsätzen entsprechen. Die gleiche Regelung findet auf spätere Änderungen Anwendung.

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

Artikel 13

1. Jede Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden können jederzeit eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit ihren Luftfahrtbehörden verlangen.

2. Eine durch eine Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig (60) Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges des Gesuches an, beginnen.

Artikel 14

1. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

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

Artikel 15

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

2 Zu diesem Zwecke bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss als Vorsitzenden Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, von dem Tage an gerechnet, an dem die eine der Vertragsparteien einen Schiedsrichter bezeichnet, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet hat, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die derart bezeichneten Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig wurden, 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 verpflichten sich sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid zu unterziehen

Artikel 16

Dieses Abkommen und seine allfälligen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation eingetragen

Artikel 17

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

Artikel 18

1 Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen diese Anzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt

2 Die Kündigung wird am Ende der Flugplanperiode, während der eine Frist von zwölf Monaten abgelaufen ist, wirksam, es sei denn, diese Kündigung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen

3 Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Anzeige vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat

Artikel 19

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

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

Geschehen zu Bern am 21. Januar 1974 in doppelter Urschrift in französischer Sprache.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

Werner Guldemann

Für die Regierung der ruandischen
Republik

Der Verkehrsminister:

Martin Bucyana

Linienpläne

Linienplan I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Ruanda	Punkte über Ruanda hinaus
Punkte in der Schweiz	Athen, Algier, Tunis, Tripolis, Benghasi, Kairo, Khartum, Addis Abeba, Kano, Niamey, Lomé, Cotonou, Accra, Lagos, Douala, N'Djamena (Ft. Lamy), Libreville, Bangui, Nairobi, Entebbe, Kisangani	Kigali	Dar es Salaam, Mombasa, Lusaka, Lubumbashi, Ndola, Blantyre, Tananarive, Windhoek, Mauritius, Johannesburg, Ile de la Réunion

Linienplan II

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von Ruanda bezeichnete Unternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in Ruanda	Kisangani, Entebbe, Nairobi, Bangui, Libreville, N'Djamena (Ft. Lamy), Douala, Lagos, Accra, Cotonou, Lomé, Niamey, Kano, Addis Abeba, Khartum, Kairo, Benghasi, Tripolis, Tunis, Algier, Athen, Madrid, Rom, Belgrad	Ein Punkt in der Schweiz	London, Paris, Brüssel, Amsterdam, Frankfurt, Prag, Wien, Moskau

Anmerkungen:

1. Jeder einzelne oder mehrere 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.
3. Das bezeichnete Unternehmen der einen oder anderen Vertragspartei hat das Recht, irgendeine seiner Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden zu lassen.
4. Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, nicht aufgeführte Punkte unter der Bedingung zu bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden. Davon ausgeschlossen sind die Punkte in Gebieten oder Staaten, welche durch diese letzte Vertragspartei nicht diplomatisch anerkannt sind.

Übersetzung aus dem spanischen und französischen Originaltext

Abkommen
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der
Republik Kuba über den regelmässigen Luftverkehr

Der Schweizerische Bundesrat
und
die Revolutionsregierung der Republik Kuba,

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

vom Wunsche geleitet, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu entwickeln,

vom Wunsche geleitet, für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten ihrer Staaten und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

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

Artikel 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 Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall von Kuba das Institut für Zivilluftfahrt von Kuba 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 in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.

Artikel 2

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

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt 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 nicht gewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 3

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen. Diese Bezeichnung erfolgt durch eine schriftliche Anzeige zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

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

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

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung nicht zu erteilen oder die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn die genannte Vertragspartei 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 ihrer Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit den Betrieb jeder verein-

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

Artikel 4

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

- a. wenn sie 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 ihrer Staatsangehörigen liegen, oder
- b. wenn dieses Unternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen und seinem Anhang aufgestellten Bedingungen betreibt.

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

Artikel 5

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, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angeflogenen Punkten entspricht.

5. Das Beförderungsangebot gemäss Absatz 4 kann um ein zusätzliches Beförderungsangebot erhöht werden, welches der Beförderung des internationalen Luftverkehrs zwischen den Punkten der festgelegten Strecken entspricht, die

im Gebiet von Drittstaaten liegen. Ein solch zusätzliches Beförderungsangebot muss den Verkehrsbedürfnissen der durchquerten Gebiete angepasst sein, unter Berücksichtigung der besonderen Lage der durch die Unternehmen dieser Staaten betriebenen Luftverkehrslinien in dem Masse, als diese auf allen oder einem Teil der festgelegten Strecken internationalen Luftverkehr mit Herkunft von oder Bestimmung nach ihrem Gebiet befördern.

Artikel 6

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

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

- a.* die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der durch die Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das bezeichnete 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 durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der durch das bezeichnete 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

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehal-

tene Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einem sehr einfachen Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 8

1. Die Gesetze, Verordnungen und Bestimmungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf die Flugzeuge des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens anwendbar, solange sich diese innerhalb der Grenzen dieses Gebietes befinden.

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Waren oder Postsendungen regeln – wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll, die gesundheitspolizeilichen Massnahmen und den Devisenhandel – sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Waren 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. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihrem eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen keine Vorzugstellung einzuräumen.

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

5. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen.

Artikel 9

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

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

Artikel 10

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

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen durch die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dieses Einvernehmen soweit als möglich zu erreichen, indem sie das Tariffestsetzungsverfahren anwenden, das durch die von beiden Vertragsparteien anerkannte internationale Organisation aufgestellt worden ist, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.

3. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreissig (30) Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

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

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 15 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 15 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf (12) Monaten von dem Tag an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben.

Artikel 11

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, den 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, Waren und Postsendungen erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs entsprechend der gesetzlichen Regelung über die Wechselgeschäfte zu gewährleisten. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses besondere Abkommen anwendbar.

Artikel 12

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

Artikel 13

1. Jede Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden können von der anderen Vertragspartei oder ihren Luftfahrtbehörden die Aufnahme von Beratungen über die Änderung der einen oder anderen Bestimmung dieses Abkommens verlangen oder jederzeit eine gewöhnliche Beratung mit der anderen Vertragspartei oder ihren Luftfahrtbehörden.

2. Jede durch eine Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig (60) Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfanges des Gesuches an, beginnen.

Artikel 14

1. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

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

Artikel 15

Jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhangs soll zunächst Gegenstand direkter Besprechungen zwischen den Luftfahrtbehörden sein. Ist auf diesem Weg eine Einigung nicht möglich, wird die Meinungsverschiedenheit auf diplomatischem Weg entschieden werden.

Artikel 16

Dieses Abkommen und seine allfälligen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation eingetragen.

Artikel 17

Wenn ein mehrseitiges, von beiden Vertragsparteien angenommenes Luftverkehrsübereinkommen in Kraft tritt, wird dieses Abkommen so geändert wer-

den, dass es den Bestimmungen des besagten Übereinkommens angepasst sein wird.

Artikel 18

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen; diese Anzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt.

2. Die Kündigung wird am Ende der Flugplanperiode, während der eine Frist von zwölf (12) Monaten von der Anzeige an abgelaufen ist, wirksam, es sei denn, diese Kündigung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Flugplanperiode zurückgezogen.

3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Anzeige vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 19

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

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

Geschehen zu Havanna am 14. Februar 1974 in doppelter Urschrift in französischer und spanischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

Silvio Masnata

Für die Revolutionsregierung der
Republik Kuba:

Raoul Roa Garcia

A

Linienpläne

I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkt in Kuba	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	Amsterdam	Havanna	Acapulco
	Brüssel		Panama
	London		Bogota
	Lissabon		Quito oder
	Sta Maria		Guayaquil
	Nassau (Bahamas)		

II

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von Kuba bezeichnete Unternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkt in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte in Kuba	Nassau (Bahamas)	Ein Punkt in der Schweiz	Stockholm oder
	Hamilton (Bermudas)		Kopenhagen
	Sta Maria		Berlin (DDR)
	Lissabon		Warschau
	London		Budapest
	Brüssel		Sofia
	Amsterdam		

B

1. Jeder einzelne Punkt oder mehrere Punkte der festgelegten Strecken können nach Belieben des bezeichneten Unternehmens bei allen Flügen oder einem Teil davon ausgelassen werden.

2. Das von der einen oder anderen Vertragspartei bezeichnete Unternehmen hat das Recht, irgendeine seiner Linien ohne Verlängerung nach Punkten darüber hinaus auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden zu lassen.

3. Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, nicht erwähnte Punkte zu bedienen, vorausgesetzt, dass keine Verkehrsrechte zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

Abkommen
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der
Republik Guatemala über den regelmässigen internationalen
Luftverkehr

Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Republik Guatemala,

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

vom Wunsche geleitet, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu entwickeln,

vom Wunsche geleitet, für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen ihren Staaten und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

haben ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die vereinbart haben, das in den folgenden Artikeln enthaltene Abkommen abzuschliessen.

Artikel 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 Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Fall von Guatemala das Ministerium für Verkehr und öffentliche Bauten 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 in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.

Artikel 2

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

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt 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 nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 3

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

2. Die Vertragspartei, welche die Anzeige der Bezeichnung erhalten hat, erteilt unter Vorbehalt der Bestimmungen, die in den Absätzen 3 und 4 dieses Artikels enthalten sind, dem durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, dass sie die Bedingungen erfüllt, die nach den von diesen Behörden üblicherweise angewendeten Gesetzen und Verordnungen und in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Chikago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung nicht zu erteilen oder für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen Bedingungen aufzustellen, die sie als notwendig erachtet, wenn die genannte Vertragspartei 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 ihrer 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 10 dieses Abkommens aufgestellter Tarif für die betreffende Linie in Kraft ist.

Artikel 4

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

- a. wenn sie 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 ihrer Staatsangehörigen liegen, oder
- b. wenn dieses Unternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen und seinem Anhang aufgestellten Bedingungen betreibt.

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

Artikel 5

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, welche 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 Ver-

kehr 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, welche 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

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

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

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der durch die Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das bezeichnete 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 durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der durch das bezeichnete 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

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

Artikel 8

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf 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, 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, 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. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihrem eigenen Unternehmen im Vergleich mit den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen keine Vorzugstellung einzuräumen.

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

5. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei Vertretungen aufrechterhalten, die Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen.

Artikel 9

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

2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die durch die andere Vertragspartei oder durch einen

anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder zu deren Gunsten anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 10

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

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen durch die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmen haben dieses Einvernehmen soweit als möglich zu erreichen, indem sie das Tariffestsetzungsverfahren anwenden, das durch die internationale Organisation aufgestellt worden ist, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.

3. Die so festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreissig (30) Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

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

5. Kommt dieses Einvernehmen nicht zustande, so wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 15 vorgesehenen Verfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 15 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf (12) Monaten von dem Tage an, an dem die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei die Genehmigung verweigert haben, von dessen Zeitpunkt an die Dienste bis zu einer neuen Einigung aufgeschoben werden.

Artikel 11

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 besondere Abkommen anwendbar.

Artikel 12

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien wechseln gegenseitig auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den Verkehr auf den vereinbarten Linien aus und, nach ihrem Belieben, über andere Tätigkeiten des Luftverkehrs ausserhalb der vereinbarten Linien.

Artikel 13

1. Jede Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden können jederzeit eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit ihren Luftfahrtbehörden über die Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens verlangen.

2. Die durch eine Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb von sechzig (60) Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfangs des Gesuches an, beginnen.

Artikel 14

1. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

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

Artikel 15

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

2. Zu diesem Zwecke bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss, als Vorsitzenden. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, von dem Tage an gerechnet, an dem die eine der Vertragsparteien einen Schiedsrichter bezeichnet, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet hat, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die derart bezeichneten Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig wurden, so 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 verursachten Kosten.

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

Artikel 16

Dieses Abkommen und seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation eingetragen.

Artikel 17

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

Artikel 18

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen; diese Anzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt.

2. Die Kündigung wird am Ende der Flugplanperiode, während der eine Frist von zwölf Monaten abgelaufen ist, wirksam, es sei denn, diese Kündigung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen.

3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Anzeige vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 19

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

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

Geschehen zu Guatemala am 27. Februar 1974 in doppelter Urschrift in französischer und spanischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

Gottlieb Gut

Für die Regierung von Guatemala:

Jorge Arenales

A

Linienpläne

I

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

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Guatemala	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	Amsterdam, Brüssel, Paris, London, Shannon, Madrid, Lissabon, Malaga, Casablanca, Las Palmas, Sta Maria, Hamilton (Bermudas), Montreal, Boston, Nassau, Port au Prince, Santo Domingo, Montego Bay, Kingston, Port of Spain, Caracas, Barranquilla	Guatemala Flores (Peten)	Acapulco Guadalajara

II

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch das von Guatemala bezeichnete Unternehmen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte in Guatemala	San Salvador, Managua, San José, Panama, Barranquilla, Caracas, Port of Spain, Kingston, Montego Bay, San Juan, Santo Domingo oder Port au Prince oder Antigua, Fort de France oder Point à Pitre, San Pedro Sula, Nassau, Miami, Montreal, Hamilton (Bermudas), Sta Maria oder Las Palmas, Lissabon, Malaga oder Madrid, London, Paris, Brüssel, Amsterdam	zwei Punkte in der Schweiz, wählbar zwischen: Basel, Genf und Zürich	Frankfurt, Hamburg, Kopenhagen oder Stockholm, Prag, Wien, Rom

B

Anmerkungen

1. Alle oder mehrere Punkte auf den festgelegten Strecken können nach Belieben des bezeichneten Unternehmens auf allen oder einem Teil der Flüge ausgelassen werden.
2. Jeder nicht in den Linienplänen aufgeführte Punkt kann vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei ohne Verkehrsrecht zwischen diesem Punkt und dem Gebiet der anderen Vertragspartei angefliegen werden.
3. Die in den Linienplänen als Zwischenlandepunkte aufgeführten Punkte können nach Belieben des bezeichneten Unternehmens wie Punkte darüber hinaus und gleichermassen die als Punkte darüber hinaus aufgeführten Punkte wie Zwischenlandepunkte angefliegen werden, vorausgesetzt, dass die beflogene Strecke verflüchtigterweise direkt bleibt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu sechs Abkommen über den Luftlinienverkehr (Vom 1. Mai 1974)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1974
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11993
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1974
Date	
Data	
Seite	1722-1796
Page	
Pagina	
Ref. No	10 046 069

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.