

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

Abgeschlossen am 19. Dezember 1991
Von der Bundesversammlung genehmigt am 6. Oktober 1992²
In Kraft getreten durch Notenaustausch am 31. Mai 2000

*Da die Schweiz
und
die Republik Jemen*

Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944³ in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

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

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

haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Jemen ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die *Folgendes vereinbart haben:*

Art. 1 Begriffe

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, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 angenommenen Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- b) der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall der Republik Jemen die für die zivile Luftfahrt und den Wetterdienst zuständigen Behörden oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;

SR 0.748.127.197.98

¹ Übersetzung des französischen Originaltextes (RO 2003 3813).

² AS 1993 1512

³ SR 0.748.0

- c) der Ausdruck «bezeichnetes Unternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 6 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
- d) der Ausdruck «Tarif» die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen, sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.
- e) die Ausdrücke «Gebiet», «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen», «nichtgewerbsmässige Landung» das, was in den Artikeln 2 und 96 des Übereinkommens von Chicago festgelegt ist.

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

Art. 2 Erteilung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien:

- a) das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, auf ihrem Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen.

2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen vereinbarten Rechte für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien auf denjenigen Strecken, welche im entsprechenden Abschnitt der Linienpläne festgelegt sind, die diesem Abkommen beigefügt sind. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt. Beim Betrieb einer vereinbarten Linie auf einer festgelegten Strecke genießt das bezeichnete Unternehmen einer jeden Vertragspartei, zusätzlich zu den in Absatz 1 dieses Abkommens vereinbarten Rechten, das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei an den für diese Strecke in den Linienplänen zu diesem Abkommen festgelegten Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschliesslich Postsendungen, aufzunehmen und abzusetzen.

3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

4. Wenn das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund besonderer und/oder ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern sowie während dieser Zeit die notwendigen Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

Art. 3 Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Linien

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

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

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

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

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

Art. 4 Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

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

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

bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

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

Art. 5 Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien, insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963⁴ in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970⁵ in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971⁶ in Montreal.

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

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

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

⁴ SR 0.748.710.1

⁵ SR 0.748.710.2

⁶ SR 0.748.710.3

oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sonder-sicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

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

Art. 6 Bezeichnung und Betriebsbewilligung

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

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

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

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

5. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Arti-kels 13 dieses Abkommens aufgestellt und in Kraft sind.

Art. 7 Widerruf und Aufhebung der Betriebsbewilligung

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

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

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

Art. 8 Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

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

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

Art. 9 Befreiung von Zollgebühren und anderen Abgaben

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

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

- a) die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die vom bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden;
- b) die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden;

- c) die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.
3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.
4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen hat über die Leihe der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände oder deren Überführung ins Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dazu ist, dass diesem oder diesen anderen Unternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

Art. 10 Benützungsgebühren

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

Art. 11 Vertretung und Geschäftstätigkeit der Unternehmen

1. Unter Vorbehalt der nationalen Gesetze und Verordnungen hat das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen; dieses setzt sich aus versetzten oder aus örtlich angestellten Beschäftigten zusammen.
2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei lassen den Vertretungen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei die für einen ordnungsgemässen Betrieb erforderliche Unterstützung zukommen,
3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in

ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben des Unternehmens, mittels Agenten zu beteiligen. Jedes Unternehmen ist berechtigt, solche Beförderungsscheine zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungsscheine in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.

Art. 12 Umrechnung und Überweisung von Erträgen

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

Art. 13 Tarife

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

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

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

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

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

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

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

Art. 14 Unterbreitung der Flugpläne

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

Art. 15 Statistische Angaben

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

Art. 16 Beratungen

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

Art. 17 Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

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

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

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

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

Art. 18 Änderungen

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

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

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

Art. 19 Kündigung

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

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

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

Art. 20 Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Art. 21 Inkrafttreten

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

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

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

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Serge Salvi

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

Linienpläne**Linienplan I**

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

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

Linienplan II

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

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

Anmerkungen

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