

## **Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Kamerun über den Luftverkehr**

Abgeschlossen am 13. Januar 2009  
Provisorisch angewendet ab 13. Januar 2009

---

*Die Schweizerische Eidgenossenschaft  
und  
die Republik Kamerun*

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944<sup>2</sup> in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt,

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

um für den Betrieb von Luftlinienverkehr die notwendige Grundlage zu schaffen,

haben der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Kamerun, nachfolgend «Vertragsparteien» genannt, ihre zu diesem Zweck gehörig befugten Bevollmächtigten bezeichnet,

*die Folgendes vereinbart haben:*

### **Art. 1**           Begriffe

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

- a. der Ausdruck «Übereinkommen» das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Fall der Schweiz, das Bundesamt für Zivilluftfahrt und im Fall von Kamerun, das für die Zivilluftfahrt zuständige Ministerium oder die Cameroon Civil Aviation Authority, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. der Ausdruck «bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen» ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 6 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;

SR 0.748.127.192.27

<sup>1</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes (RO 2009 1811).

<sup>2</sup> SR 0.748.0

- d. die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmen» und «nicht gewerbsmässige Landungen» das, was in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt ist;
- e. der Ausdruck «Gebiet» das, was in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegt ist;
- f. der Ausdruck «Frachtverkehrslinie» eine internationale Luftverkehrslinie, welche von einem Flugzeug, welches Fracht oder Postsendungen (mit Hilfsdiensten) transportiert, getrennt oder in Kombination, aber unter Ausschluss von Fluggästen.

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 in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung von regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhanges festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Luftverkehrsunternehmen beim Betrieb regelmässiger 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 zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für das Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von diesem kommen;
- d. das Recht, auf dem Gebiet von dritten Staaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für die im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen.

3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, eine Linie auf der üblicherweise beflogenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspar-

tei, 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**            Ausübung der Rechte

1. Die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten.
2. Das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen des bezeichneten Luftverkehrsunternehmens der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieses letztgenannten Luftverkehrsunternehmens, welches ganz oder teilweise die gleichen Strecken bedient, nicht unangebracht zu beeinträchtigen.
3. Die vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, die das Luftverkehrsunternehmen bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angeflogenen Punkten entspricht.
4. Keine Vertragspartei beschränkt einseitig den Betrieb des bezeichneten Luftverkehrsunternehmens der anderen Vertragspartei, ausgenommen aufgrund der Bestimmungen dieses Abkommens oder einheitlicher Bedingungen, die sich aus dem Übereinkommen ergeben.

### **Art. 4**            Anwendung von Gesetzen und Verordnungen

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen 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 Luftverkehrsunternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während sich diese im genannten Gebiet befinden.
3. Keine Vertragspartei darf ihren Luftverkehrsunternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 1963<sup>3</sup> in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970<sup>4</sup> in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971<sup>5</sup> in Montreal, den Bestimmungen des dazugehörigen Zusatzprotokolls zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988<sup>6</sup> in Montreal sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.

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 oder der Beladung zu kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohl-

<sup>3</sup> SR 0.748.710.1

<sup>4</sup> SR 0.748.710.2

<sup>5</sup> SR 0.748.710.3

<sup>6</sup> SR 0.748.710.31

wollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

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

6. Jede Vertragspartei unternimmt alle notwendigen Massnahmen, die sie als durchführbar erachtet, um sicherzustellen, dass ein Luftfahrzeug, das Gegenstand einer widerrechtlichen Inbesitznahme oder anderer widerrechtlicher Handlungen ist und in seinem Gebiet gelandet ist, am Boden festgehalten wird, bis sein Abflug aufgrund übergeordnete Beweggründe zum Schutz menschlichen Lebens erfordert ist. Wenn immer durchführbar, werden solche Massnahmen aufgrund gegenseitiger Beratungen ergriffen.

7. Verstösst eine Vertragspartei gegen die in diesem Artikel aufgeführten Bestimmungen über betreffend die Sicherheit der Luftfahrt, können die Luftfahrtbehörden der anderen Partei unverzüglich in Übereinstimmung mit Artikel 18 dieses Abkommens Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der besagten Partei verlangen. Gelingt es nicht, innerhalb von sechzig (60) Tagen eine befriedigende Einigung zu finden, kann dies die Anwendung von Artikel 7 dieses Abkommens rechtfertigen.

#### **Art. 6** Bezeichnung und Betriebsbewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, soviele Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen, wie sie wünscht. 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 Luftverkehrsunternehmen ohne Verzug die geeignete Betriebsbewilligung.

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

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass das Luftverkehrsunternehmen den Hauptsitz seiner geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der

Vertragspartei hat, welche es bezeichnet hat oder es ein gültiges, von der besagten Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzt.

5. Ungeachtet der Bestimmungen des Artikels 6 Absatz 4 und des Artikels 7 Absatz 1 (a) dieses Abkommens kann eine Vertragspartei die in Übereinstimmung mit den Artikeln 77 und 79 des Übereinkommens gebildeten gemeinschaftlichen Luftverkehrsunternehmen bezeichnen, und diese Luftverkehrsunternehmen sind durch die andere Vertragspartei anzunehmen.

6. Nach Empfang der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen jederzeit die vereinbarten Linien betreiben, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 14 dieses Abkommens aufgestellter Tarif in Kraft ist.

#### **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 jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen oder vorübergehend aufzuheben oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie als nötig erachtet, falls:

- a. die besagte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass dieses Luftverkehrsunternehmen den Hauptsitz seiner geschäftlichen Tätigkeiten im Gebiet der Vertragspartei hat, welche es bezeichnet hat oder es ein gültiges, von besagter Vertragspartei ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) besitzt; oder
- b. dieses Luftverkehrsunternehmen die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder missachtet hat; oder
- c. dieses Luftverkehrsunternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreibt.

2. Soweit nicht der Widerruf, die vorübergehende Aussetzung oder die Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Bedingung unmittelbar erforderlich sind, um neue Verstöße gegen Gesetze und Verordnungen zu verhindern, darf ein solches Recht nur nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden.

#### **Art. 8**           Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Jede Vertragspartei hat die Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden, für die Dauer, in welcher sie in Kraft sind, als gültig anzuerkennen.

2. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von jedem anderen Staat ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind.

**Art. 9** Technische Sicherheit

1. Jede Vertragspartei kann Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen für Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von dreissig (30) Tagen nach Erhalt des Gesuchs stattfinden.

2. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei in einem dieser Bereiche die Sicherheitsstandards, welche mindestens den im Übereinkommen festgelegten Mindestanforderungen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, wird die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen bekannt gegeben und die andere Vertragspartei hat die geeigneten Massnahmen zu ergreifen. Unterlässt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder, für den Fall einer länger vereinbarten Zeitdauer, innerhalb dieser geeignete Massnahmen zu ergreifen, bildet dies einen Grund für die Anwendung von Artikel 7 dieses Abkommens.

3. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens festgelegten Pflichten wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für Dienste von und nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, während es sich im Gebiet dieser anderen Vertragspartei aufhält, von den ermächtigten Vertretern dieser anderen Vertragspartei an Bord oder um das Luftfahrzeug herum bezüglich der Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Ausweise der Besatzung sowie dem sichtbaren Zustand des Luftfahrzeuges und seiner Ausrüstung überprüft werden kann (in diesem Artikel «Rampinspektion» genannt), vorausgesetzt, dass die Überprüfung keine ungebührliche Verzögerung mit sich bringt.

4. Wenn eine solche Rampinspektion oder eine Serie von Rampinspektionen Anlass gibt zu:

- a. ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeuges nicht den zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Mindestanforderungen entspricht; oder
- b. ernsthaften Bedenken, dass ein Mangel an wirksamer Aufrechterhaltung und am Vollzug der zu dieser Zeit aufgrund des Übereinkommens festgelegten Sicherheitsanforderungen besteht;

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion ausführt, in Übereinstimmung mit Artikel 33 des Übereinkommens frei anzunehmen, dass die Anforderungen, unter welchen die Zeugnisse oder Ausweise für dieses Luftfahrzeug oder für dessen Besatzung ausgestellt oder anerkannt worden sind oder die Anforderungen, unter welchen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den Mindestanforderungen entsprechen oder höher sind als diejenigen, welche in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen aufgestellt sind.

5. Für den Fall, dass der Zutritt für eine Rampinspektion eines Luftfahrzeuges, das von dem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Absatz 3 dieses Artikels betrieben wird, von Vertretern dieses bezeichneten Luftverkehrsunternehmens verweigert wird,

steht es der anderen Vertragspartei frei anzunehmen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 4 dieses Artikels erwähnten Art vorhanden sind und sie kann die in diesem Absatz vorgesehenen Schlussfolgerungen ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich vor, die Betriebsbewilligung eines bezeichneten Luftverkehrsunternehmens der anderen Vertragspartei sofort vorübergehend aufzuheben oder abzuändern für den Fall, dass eine Vertragspartei aufgrund der Rampinspektion, einer Serie von Rampinspektionen, der Verweigerung des Zutritts für eine Rampinspektion, von Gesprächen oder anderweitig zum Schluss kommt, dass sofortige Massnahmen zur Sicherheit des Betriebes eines Luftverkehrsunternehmens erforderlich sind.

7. Jede in Übereinstimmung mit den Absätzen 2 oder 6 vorstehend von einer Vertragspartei getroffene Massnahme wird aufgehoben, sobald die Gründe, welche diese Massnahme ausgelöst haben, nicht mehr gegeben sind.

#### **Art. 10** Befreiung von Abgaben und Gebühren

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

2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren, 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 Luftverkehrsunternehmen 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 bezeichnete Luftverkehrsunternehmen einer 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 Produkte und Vorräte, die sich an Bord der vom bezeichneten Luftverkehrsunternehmen 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 wie-



der 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 Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Luftverkehrsunternehmen 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 dafür ist, dass diesem oder diesen anderen Luftverkehrsunternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.

#### **Art. 11** Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die einem bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden auferlegt werden oder zur Belastung zugelassen werden, 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 Luftverkehrsunternehmen 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. 12** Geschäftstätigkeit

1. Das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen, das sich aus versetzten oder aus örtlich angestellten Beschäftigten zusammensetzt.

2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei unternehmen alles, um sicherzustellen, dass die Vertretungen des bezeichneten Luftverkehrsunternehmens der anderen Vertragspartei ihre Tätigkeiten ordnungsgemäss ausüben können.

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

4. Das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei kann mit den bezeichneten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei oder mit Luftverkehrsunternehmen eines Drittstaates, soweit diese die entsprechende Betriebsbewilligung haben, Vereinbarungen über die Zusammenarbeit wie «blocked space», «code sharing» oder andere kommerzielle Abmachungen abschliessen.

**Art. 13** Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen hat das Recht, in Übereinstimmung mit den auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei geltenden Gesetzen und Verordnungen, Einnahmenüberschüsse auf den lokalen Ausgaben aufgrund der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Sind diese Transaktionen zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

**Art. 14** Tarife

1. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass Tarife für internationale Luftverkehrslinien, die in Übereinstimmung mit diesem Abkommen angeboten werden, den Luftfahrtsbehörden mitgeteilt oder unterbreitet werden.

2. Ohne die Anwendung des allgemeinen Wettbewerbs- und Konsumentenrechts im Gebiet jeder Vertragspartei zu beschränken, sind Eingriffe durch die Vertragsparteien beschränkt darauf:

- a. unbillige Diskriminierungstarife oder -praktiken zu verhindern;
- b. die Konsumenten vor unangemessen hohen oder restriktiven Tarifen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder Preisabsprachen unter den Luftverkehrsunternehmen zu schützen; und
- c. die Luftverkehrsunternehmen vor Tarifen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden, zu schützen.

3. Keine Vertragspartei trifft einseitig Vorkehrungen, um die Einführung oder Beibehaltung eines Tarifs zu verhindern, der vom bezeichneten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für die Durchführung internationaler Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben oder zur Belastung vorgeschlagen wird. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Tarif nicht in Übereinstimmung mit den in diesem Artikel festgeschriebenen Überlegungen steht, kann sie Beratungen verlangen und der anderen Vertragspartei innerhalb von vierzehn (14) Tagen seit Erhalt der Eingabe die Gründe für ihre Ablehnung mitteilen. Solche Verhandlungen finden spätestens vierzehn (14) Tage nach Erhalt des Begehrens statt. Kommt keine Einigung zustande, wird der Tarif angewandt oder bleibt in Kraft.

**Art. 15** Computer-Reservations-Systeme

Jede Vertragspartei wendet den Verhaltenscodex der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation über die Regelung und den Betrieb der Computer-Reservations-Systeme auf seinem Gebiet in Übereinstimmung mit den anderen anwendbaren Vorschriften und Verpflichtungen in Bezug auf die Computer-Reservations-Systeme an.

**Art. 16** Unterbreitung der Flugpläne

1. Das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens dreissig (30) Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien die Flugpläne zur Genehmigung. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.

2. Das bezeichnete Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei muss für Verdichtungsflüge, die es ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen will, die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einholen.

**Art. 17** Statistische Angaben

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

**Art. 18** 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 dreissig (30) 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. 19** Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, auf Verlangen von einer von ihnen, diese durch direkte Verhandlungen zu bereinigen.

2. Ist die Meinungsverschiedenheit nicht innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen seit dem Erhalt des vorstehend erwähnten Gesuchs bereinigt worden, wird sie auf Gesuch einer der Parteien einem Gericht zum Entscheid unterbreitet, welches sich aus drei Schiedsrichtern zusammensetzt, wobei jede Partei einen Schiedsrichter bezeichnet und die beiden so bezeichneten Schiedsrichter bezeichnen einen dritten als Präsidenten, welcher Staatsangehöriger eines dritten Staates sein muss. Jede Vertragspartei bezeichnet seinen Schiedsrichter innerhalb von sechzig (60) Tagen ab Erhalt durch eine der Vertragsparteien der auf diplomatischem Weg durch die andere Vertragspartei zugeschickten Note, in welchem sie ein Schiedsverfahren über die Meinungsverschiedenheit verlangt, und der dritte Schiedsrichter wird in den nachfolgenden sechzig (60) Tagen bezeichnet. Versäumt es eine der Vertragsparteien innerhalb dem angegebenen Frist einen Schiedsrichter zu bezeichnen, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen.

3. Kommt keine Einigung zustande, entscheidet das Schiedsgericht mit Mehrheitsbeschluss. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung innerhalb von neunzig (90) Tagen nach seiner Zusammensetzung, falls die Vertragsparteien nicht etwas anderes entscheiden.
4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem durch das Schiedsgericht gefällten Entscheid zu unterziehen, welcher unwiderruflich ist.
5. Während der Erledigung der Meinungsverschiedenheiten in Übereinstimmung mit den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels, soll den erteilten Rechten und Privilegien sowie dem Betrieb der vereinbarten Linien, welcher aufgrund dieses Abkommens erfolgt, kein neuer Schaden oder Beeinträchtigung zugefügt werden.
6. Für den Fall dass eine der Vertragsparteien oder ein bezeichnetes Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei sich nicht dem in Übereinstimmung mit Absatz 3 dieses Artikels getroffenen Entscheid unterzieht, und solange diese Vertragspartei oder dieses bezeichnete Luftverkehrsunternehmen es unterlässt, sich nach diesem zu richten, kann die andere Vertragspartei gegenüber der säumigen Vertragspartei oder dem von dieser bezeichneten Luftverkehrsunternehmen die Rechte, Möglichkeiten und Privilegien, welche sie aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, beschränken, vorübergehend aufheben oder widerrufen.
7. Jede Vertragspartei trägt die Entlohnung der Tätigkeiten des Schiedsrichters, welche sie bezeichnet hat sowie die Hälfte der Entlohnung des dritten Schiedsrichters.

## **Art. 20**      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 und sie tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.
2. Änderungen des Anhanges dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden von dem Tag an, an welchem sie vereinbart wurden, 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. 21**      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 zwölf (12) Monaten nach Empfang der Anzeige abgelaufen sein muss, sofern die Kündigung nicht im gegenseitigen Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird.

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

**Art. 22** Hinterlegung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

**Art. 23** Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird vom Zeitpunkt der Unterzeichnung an vorläufig angewandt und setzt die Anwendung des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Kamerun über den regelmässigen Luftverkehr vom 11. November 1968<sup>7</sup> aus. Es tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben.

Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommen wird das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Kamerun über den regelmässigen Luftverkehr vom 11. November 1968 aufgehoben.

*Um das zu beurkunden*, haben die durch ihre Regierungen entsprechend bevollmächtigten Unterzeichnenden dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in doppelter Urschrift in Yaoundé am 13. Januar 2009, in französischer und englischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens geht der französische Text vor.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:

Etienne Thévoz

Für die  
Regierung der Republik Kamerun:

Gounoko Haounaye

<sup>7</sup> AS 1970 547

**Linienpläne****Linienplan I**

Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Luftverkehrsunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Kamerun	Punkte über Kamerun hinaus
Punkte in der Schweiz	----	Alle Punkte	----

**Linienplan II**

Strecken, auf denen die von Kamerun bezeichneten Luftverkehrsunternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz hinaus
Punkte in der Schweiz	----	Alle Punkte	----

*Anmerkungen*

1. Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen kann eine oder mehrere der vereinbarten Linien auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei enden lassen.
2. Jedes bezeichnete Luftverkehrsunternehmen Zwischenlandepunkte oder Punkte darüber hinaus unter der Bedingung bedienen, dass zwischen diesen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei keine Verkehrsrechte ausgeübt werden.