

Bundesblatt

108. Jahrgang

Bern, den 20. Dezember 1956

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

Zu 7253

Nachtragsbotschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung

betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr

(Vom 10. Dezember 1956)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit Botschaft vom 19. Oktober 1956 (BBl 1956, II, 520) haben wir Ihnen sechs von der Schweiz seit Ende 1954 abgeschlossene Luftverkehrsabkommen zur Genehmigung vorgelagt.

Seit der Drucklegung dieser Botschaft sind zwei weitere Luftverkehrsabkommen unterzeichnet worden, denen für den Ausbau des schweizerischen Liniennetzes nach Ostasien und nach Südamerika erhebliche Bedeutung zukommen wird:

- das Abkommen vom 13. Oktober 1956 über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und dem Königreich Thailand und
- das Abkommen vom 23. November 1956 über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Peru.

Die allgemeinen Erwägungen der Botschaft vom 19. Oktober 1956 gelten auch für diese beiden Staatsverträge. Es bestehen nun mit diesen Abkommen vertragliche Grundlagen zum Betriebe internationaler Luftverkehrsverbindungen durch eine schweizerische Unternehmung mit insgesamt 33 Staaten, wovon allerdings noch acht Abkommen zu ihrem Inkrafttreten ratifiziert werden müssen. Die Vertragsstaaten verteilen sich geographisch wie folgt:

- Europa und Mittelmeerraum: Ägypten, Dänemark, Deutschland, Griechenland, Grossbritannien, Irland, Israel, Italien, Jugoslawien, Libanon, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Spanien, Syrien, Tschechoslowakei, Türkei und Ungarn;

- Amerika: Argentinien, Brasilien, Peru und Vereinigte Staaten von Nordamerika;
- Asien: Indien, Irak, Japan, Pakistan, Philippinen und Thailand;
- Afrika: Südafrikanische Union.

Die internationalen Luftverkehrslinien der Swissair berühren zurzeit 22 Staaten. Im Frühjahr 1957 wird eine weitere Linie über den Nahen Osten-Pakistan-Indien-Birma-Thailand nach Japan eröffnet und die Südamerika-linie bis nach Buenos Aires verlängert werden. Die Entwicklung des schweizerischen Liniennetzes steht weiterhin im Zeichen einer stetigen Expansion. Mit Ausnahme von Belgien, Frankreich und Kanada wird vom schweizerischen Linienverkehr kein Staat angeflogen, mit dem die gegenseitig gewährten Verkehrsrechte nicht durch Vertrag geregelt sind.

Wir haben bei früherer Gelegenheit und zuletzt auch in der oben erwähnten Botschaft vom 19. Oktober 1956 ausgeführt, dass uns der heutige Stand der internationalen Rechtsetzung dazu zwingt, die Erweiterung des schweizerischen internationalen Liniennetzes auf dem Wege bilateraler Verträge rechtlich und politisch vorzubereiten.

Ein Abkommen, das 1944 an der grundlegenden Konferenz über die internationale Zivilluftfahrt in Chicago zur Zeichnung aufgelegt wurde (sogenannte Transportvereinbarung), fand nur geringen Anklang, wurde nur von wenigen Staaten ratifiziert und blieb damit bedeutungslos. Alle seither unternommenen Versuche, diese Materie auf mehrseitiger Grundlage zu regeln, führten zu keinem Ziel.

Wir werden daher die erforderlichen Rechte für die Verbindungen des internationalen schweizerischen Luftverkehrs auch weiterhin mit zweiseitigen Staatsverträgen sicherstellen müssen. Diesem Zwecke dienen die beiden Abkommen, welche Gegenstand des vorliegenden Nachtrages bilden.

a. Das Luftverkehrsabkommen mit Thailand

Für die künftige schweizerische Ostasienlinie sind im Hin- und Rückflug Zwischenhalte in der thailändischen Hauptstadt Bangkok vorgesehen. Es war daher naheliegend, dass sich die Schweiz auf diesem wichtigen asiatischen Zentrum vertraglich die erforderlichen Rechte zum Aufnehmen und Absetzen von Personen, Fracht und Post sicherte.

Die getroffene Regelung hält sich im Rahmen der übrigen von der Schweiz mit dritten Staaten bestehenden Luftverkehrsabkommen. Im einzelnen möchten wir auf folgende wesentliche Punkte hinweisen:

Artikel 3 umschreibt die Bemessung des Beförderungsangebotes. Dieser materiell wohl wichtigste Punkt eines zweiseitigen Abkommens über den regelmässigen Luftverkehr, beruht auf dem Vorbild des britisch-amerikanischen Luftverkehrsabkommens von Bermuda. Die mit diesen Regeln versuchte

Lösung der nicht einfachen verkehrspolitischen Frage, nach welchen Kriterien die im andern Vertragsstaat gewährten Verkehrsrechte zu bemessen sind, wurde in fast alle seit 1946 von den Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation abgeschlossenen bilateralen Luftverkehrsabkommen übernommen. Die grundsätzlich freiheitliche Auffassung dieser Regeln liefert die nötige Rechtsgrundlage, um gegen Missbräuche aller Art einzuschreiten und verkehrswirtschaftlich tragbare Verhältnisse zu schaffen.

Artikel 4 ordnet das Tarifbildungsverfahren in dem in unsern Luftverkehrsabkommen üblichen Rahmen. Das Verfahren hat sich bis heute in der Praxis bewährt.

Die Artikel 5–6 regeln, soweit erforderlich, Fragen über Flughafengebühren, Zollbefreiung und gegenseitige Anerkennung von Ausweisen.

In Artikel 7 werden die nötigen polizeilichen Vorbehalte verankert. Jedem Vertragsstaat soll das Recht gewahrt bleiben, seine Vorschriften über die Handhabung der Luft-, Fremden- und Sanitätspolizei sowie die zollamtlichen Kontrollen anzuwenden.

Artikel 9 sieht eine schiedsgerichtliche Schlichtung vor, wenn über Auslegung oder Anwendung des Abkommens Meinungsverschiedenheiten auftreten.

Der Anhang zum Abkommen gibt schweizerischen und thailändischen Luftverkehrsunternehmen das Recht, über Punkte, die zwischen den beiden Vertragsstaaten liegen, Linien nach dem andern Staate und darüber hinaus zu betreiben. Eine konkrete Absicht, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, besteht zur Zeit nur auf schweizerischer Seite.

Wir haben schon ausgeführt, dass es für die Swissairlinie nach dem fernen Osten gegeben ist, den Zwischenhalt in Bangkok kommerziell ausnützen zu können. Die Entwicklungsaussichten des Verkehrs nach und von Thailand, das stabile Verhältnisse aufweist, sind vielversprechend. Es darf mit grosser Wahrscheinlichkeit auch eine allgemeine Belebung der schweizerisch-thailändischen Wirtschaftsbeziehungen erwartet werden, sobald die beiden Vertragsstaaten auf Grund des vorliegenden Abkommens durch eine regelmässige schweizerische Luftverkehrslinie verbunden sein werden.

b. Das Luftverkehrsabkommen mit Peru

Das Abkommen mit Peru ist nach Brasilien und Argentinien unsere dritte vertragliche Regelung des regelmässigen Luftverkehrs mit einem südamerikanischen Staat. Es bildet einen Bestandteil der Planung zu einer späteren Ausdehnung des schweizerischen Liniennetzes nach einigen für die Schweiz in mannigfacher Hinsicht wichtigen Staaten im mittel- und südamerikanischen Raum.

Die Beratung des Abkommens erfolgte in Lima, wobei ein Vertragsentwurf als Grundlage diente, der in einigen Punkten nicht der bei uns normalerweise verwendeten Fassung entspricht. Daraus erklärt sich auch, dass das Ab-

kommen in seiner Form, nicht aber nach seinem Inhalt, von der Mehrzahl unserer zweiseitigen Luftverkehrsabkommen recht stark abweicht.

Artikel I umschreibt einige Ausdrücke, deren vertragliche Definition unserem Vertragspartner als besonders wichtig erschien.

Artikel II gibt einen Überblick, welche Rechte die Vertragsstaaten sich gegenseitig grundsätzlich einräumen.

Artikel III regelt sehr ausführlich das Verfahren für die Erteilung einer Betriebsbewilligung, die Voraussetzungen, die hiezu vorliegen müssen und die Gründe zu deren Widerruf.

Durch die Bestimmungen der Artikel IV–VII werden in üblicher Form einige Fragen geregelt über Flughafengebühren, Anerkennung von Zeugnissen, Ausweisen und Bewilligungen, über die gegenseitige Respektierung bestimmter nationaler Vorschriften sowie über die Behandlung der Luftverkehrsunternehmung des andern Vertragsstaates, welche nicht ungünstiger sein soll als die Behandlung der Unternehmung des eigenen Staates, welche internationalen Linienverkehr betreibt.

Die wichtigsten Bestimmungen enthalten die Artikel VIII und IX, welche über die Bemessung des Beförderungsangebotes und das Tarifbildungsverfahren Auskunft geben. Sie halten sich, wenn auch formell von der üblichen Darstellung abweichend, an die Grundsätze, wie wir sie in fast allen unseren Luftverkehrsabkommen niedergelegt haben.

Die Artikel X und XI behandeln die administrative Zusammenarbeit der schweizerischen und peruanischen Luftfahrtbehörden auf dem Gebiete der Statistik und des Erfahrungsaustausches, soweit dabei die Anwendung des Abkommens in Frage steht.

Artikel XII regelt das Schiedsverfahren, welches bei auftretenden Meinungsverschiedenheiten Anwendung finden soll.

Die Artikel XIII–XVI betreffen Bestimmungen über Änderungen des Abkommens, Kündigung, Hinterlegung des Abkommens bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und über die Ratifikation des Abkommens.

Der Anhang enthält die gegenseitig vereinbarten Linienpläne. Eine baldige Verwirklichung einer der vorgesehenen schweizerischen Linien nach Lima oder darüber hinaus wäre wohl erwünscht, wird aber in absehbarer Zeit noch nicht in Erwägung gezogen werden können.

* * *

Beide Abkommen sind auf unbestimmte Dauer abgeschlossen. Sie können indessen kurzfristig, auf ein Jahr, gekündigt werden. Der Bundesbeschluss, dessen Entwurf wir Ihnen unterbreiten, ist daher dem Referendum nicht unterstellt.

Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat die Luftverkehrsabkommen mit Thailand und mit Peru begutachtet und von diesen Staatsverträgen in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.

Wir beantragen Ihnen, den beiden Luftverkehrsabkommen, welche Gegenstand dieser Botschaft bilden, Ihre Zustimmung zu erteilen und den Beschlussesentwurf vom 19. Oktober 1956 in diesem Sinn zu ergänzen.

Wir benützen die Gelegenheit, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, Sie unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Dezember 1956.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Feldmann

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Abkommen
über
**Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz
und dem Königreich Thailand**

Abgeschlossen in Bangkok am 13. Oktober 1956
Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung des Königreichs Thailand, in Erwägung, dass die Möglichkeiten der Handelsluftfahrt als Beförderungsmittel beträchtlich zugenommen haben,

dass es zweckmässig erscheint, die regelmässigen Luftverkehrsverbindungen in sicherer und geordneter Weise aufzubauen und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet nach Möglichkeit zu entwickeln,

dass es daher notwendig ist, zwischen der Schweiz und dem Königreich Thailand ein Abkommen zu treffen, welches die Beförderungen durch Luftverkehrslinien regelt,

haben ihre zu diesem Zweck gehörig ermächtigten Vertreter ernannt, welche folgendes vereinbart haben:

Artikel 1

a. Die Vertragsstaaten gewähren einander in Friedenszeiten gegenseitig die im Anhang aufgeführten Rechte für die Errichtung der in diesem Anhang umschriebenen internationalen Luftverkehrslinien, welche ihre Staatsgebiete berühren oder durchqueren.

b. Jeder Vertragsstaat bezeichnet für den Betrieb der vereinbarten Linien eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmungen und bestimmt den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linien.

Artikel 2

a. Unter Vorbehalt von Artikel 8 hiernach muss die notwendige Betriebsbewilligung der oder den bezeichneten Unternehmungen jedes Vertragsstaates erteilt werden.

b. Bevor die bezeichneten Unternehmungen ermächtigt werden, die vereinbarten Linien zu eröffnen, können sie indessen angehalten werden, bei der für die Erteilung der Betriebsbewilligung zuständigen Behörde zu beweisen, dass

sie die durch die Gesetze und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen, welche normalerweise von dieser Behörde angewandt werden.

Artikel 8

a. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen ist der Verkehrsnachfrage anzupassen.

b. Die bezeichneten Unternehmungen haben auf ihren gemeinsamen Strecken ihre wechselseitigen Interessen zu berücksichtigen, damit ihre Linien gegenseitig nicht ungerechtfertigt beeinträchtigt werden.

c. Die vereinbarten Linien haben vor allem ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, welches der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, welchem die bezeichnete Unternehmung angehört, und den Bestimmungsstaaten entspricht.

d. Das Recht, auf dem Gebiet eines Vertragsstaates an den in den Tabellen hiernach aufgeführten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von der schweizerischen Regierung und der Regierung des Königreichs Thailand bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt werden und zwar unter der Bedingung, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:

1. an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Herkunftsstaat und den Bestimmungsstaaten;
2. an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien;
3. an die Verkehrsnachfrage in den durchquerten Gebieten, wobei die örtlichen und regionalen Linien zu berücksichtigen sind.

e. Für den Betrieb der vereinbarten Linien geniessen die bezeichneten Unternehmungen sowohl in der Schweiz als im Königreich Thailand gleiche und gerechte Möglichkeiten.

Artikel 4

Die Tarife sind in vernünftiger Höhe zu vereinbaren, wobei die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, der normale Gewinn und die besondern Gegebenheiten jeder Luftverkehrslinie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, sowie die Empfehlungen des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) in Betracht zu ziehen sind. Fehlen solche Empfehlungen, so beraten sich die bezeichneten Unternehmungen mit den Luftverkehrsunternehmen der dritten Staaten, welche die gleichen Strecken befliegen. Ihre Abmachungen sind der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zu unterbreiten.

Können sich die Unternehmungen nicht einigen, so werden sich diese Behörden bemühen, eine Lösung zu finden. In letzter Linie wird das in Artikel 9 hiernach vorgesehene Verfahren angewendet.

Artikel 5

a. Für die Benützung der Flughäfen und anderer durch einen Vertragsstaat zur Verfügung gestellter Einrichtungen haben die Unternehmungen des andern Vertragsstaates nicht höhere Gebühren zu bezahlen, als sie für die auf ähnlichen internationalen Linien eingesetzten eigenen Luftfahrzeuge verlangt werden.

b. Brennstoffe und Ersatzteile, welche durch die bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates oder für Rechnung dieser Unternehmungen in das Gebiet eines Vertragsstaates eingeführt oder an Bord genommen werden und ausschliesslich für die Luftfahrzeuge der genannten Unternehmung verwendet werden, sind unter Vorbehalt der Einräumung des Gegenrechts in Übereinstimmung mit der nationalen Gesetzgebung zollfrei. Was die Revisions- und andern Gebühren und ähnlichen nationalen Abgaben anbetrifft, sind sie der gleichen Behandlung unterworfen, wie wenn sie an Bord eigener Luftfahrzeuge, welche auf internationalen Linien eingesetzt sind, eingeführt worden wären.

c. Die Luftfahrzeuge, welche die bezeichneten Unternehmungen auf den vereinbarten Linien einsetzen, sowie Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, welche in diesen Luftfahrzeugen verbleiben, sind auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates zollfrei und von Revisions- und andern Gebühren und Abgaben befreit, selbst dann, wenn diese Vorräte auf Flügen über dem genannten Staatsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

Artikel 6

Gültige Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche von einem Vertragsstaat ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden vom andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien anerkannt.

Jeder Vertragsstaat behält sich indessen das Recht vor, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche seinen eigenen Staatsangehörigen durch einen andern Staat ausgestellt oder zugunsten dieser Staatsangehörigen als gültig bezeichnet wurden, für Flüge über seinem Staatsgebiet nicht anzuerkennen.

Artikel 7

a. Die Gesetze und Verordnungen, welche auf dem Gebiete eines Vertragsstaates den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf die bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates anwendbar.

b. Die Gesetze und Verordnungen, welche auf dem Gebiete eines Vertragsstaates die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Postsendungen oder Waren regeln, wie die Vorschriften über Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf Fluggäste, Besatzungen, Postsendungen oder Waren anwendbar, welche von Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates befördert werden, solange sich diese Luftfahrzeuge in dem genannten Staatsgebiet befinden.

c. Die Fluggäste, welche das Gebiet eines Vertragsstaates durchreisen, unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Auf Gepäck und Waren im direkten Durchgangsverkehr werden keine Zoll- oder Revisionsgebühren und ähnliche Abgaben erhoben.

Artikel 8

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, eine Betriebsbewilligung für eine vom andern Vertragsstaat bezeichnete Unternehmung zu verweigern oder zu widerrufen, wenn er nicht den Beweis dafür hat, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dieses Unternehmen in Händen von Staatsangehörigen des einen oder andern Vertragsstaates liegen, oder wenn sich die Unternehmung nicht den in Artikel 7 hiervoor erwähnten Gesetzen und Verordnungen unterzieht oder die sich aus diesem Abkommen ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt.

Artikel 9

a. Die Vertragsstaaten unterbreiten jede Meinungsverschiedenheit über Auslegung und Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhangs, welche nicht durch unmittelbare Verhandlungen beigelegt werden kann, der schiedsgerichtlichen Schlichtung.

b. Eine derartige Meinungsverschiedenheit ist jedem zuständigen Gericht zu unterbreiten, das durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation, welche durch das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt geschaffen wurde, eingesetzt wird, oder beim Fehlen eines solchen Gerichtes, dem Rate dieser Organisation.

c. In gegenseitigem Einvernehmen können jedoch die Vertragsstaaten die Meinungsverschiedenheit entweder durch ein Schiedsgericht oder durch irgendeine andere Person oder Organisation schlichten lassen.

d. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich dem Schiedsspruch zu unterziehen.

Artikel 10

Dieses Abkommen und alle damit in Zusammenhang stehenden Verträge sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, welche durch das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt geschaffen wurde, zu hinterlegen.

Artikel 11

a. Dieses Abkommen wird durch jeden der Vertragsstaaten nach seinem staatsrechtlich vorgeschriebenen Verfahren genehmigt und tritt mit dem Tage des Austausches der diplomatischen Noten, welche diese Genehmigung bestätigen, in Kraft.

b. In einem Geiste enger Zusammenarbeit werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten von Zeit zu Zeit gegenseitig beraten, um sich über die

Beobachtung der in diesem Abkommen aufgestellten Grundsätze und über die befriedigende Anwendung der darin enthaltenen Bestimmungen zu vergewissern.

c. Dieses Abkommen und sein Anhang sind mit jedem mehrseitigen Abkommen, welchem die Vertragsstaaten beitreten sollten, in Einklang zu bringen.

d. Änderungen des Anhanges können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten vereinbart werden.

e. Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen mit einjähriger Kündigungsfrist aufheben.

So geschehen zu Bangkok am 18. Oktober tausendneunhundertsechsfünfzig christlicher Zeitrechnung, entsprechend dem 13. Oktober zweitausendvierhundertneunundneunzig buddhistischer Zeitrechnung, in doppelter Ausfertigung, in französischer und thailändischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) *J. Kurmann*

Für die Regierung des
Königreichs Thailand:

(gez.) *Naradhip*

Anhang

Auf dem Gebiete jedes Vertragsstaates geniessen die bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates das Recht zum Durchgangsverkehr und zu nichtgewerblichen Zwischenlandungen, mit der Möglichkeit, die für den internationalen Verkehr vorgesehenen Flughäfen und andern Einrichtungen zu benützen. Die bezeichneten Unternehmungen geniessen überdies das Recht, an den in den nachstehenden Tabellen aufgeführten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren zu den in diesem Abkommen umschriebenen Bedingungen aufzunehmen und abzusetzen.

Tabelle I

Linien, welche die thailändischen Luftverkehrsunternehmungen betreiben können:

Von Thailand über dazwischenliegende Punkte nach Genf und darüber hinaus, in beiden Richtungen.

Tabelle II

Linien, welche die schweizerischen Luftverkehrsunternehmungen betreiben können:

Von der Schweiz über dazwischenliegende Punkte nach Bangkok und darüber hinaus, in beiden Richtungen.

Abkommen

über

über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Peru

Abgeschlossen in Lima am 23. November 1956

Datum des Inkrafttretens;

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung von Peru,
welche das am 7. Dezember 1944 in Chicago getroffene Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt ratifiziert haben,

vom Wunsche beseelt, im Hinblick auf die Errichtung von Luftverkehrslinien zwischen den Gebieten der Schweiz und Perus und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen, haben zu diesem Zweck ihre Bevollmächtigten ernannt:

Der Schweizerische Bundesrat: Seine Exzellenz, Herrn Hans Adolf Berger, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister der Schweiz in Peru;

Die Regierung von Peru: Seine Exzellenz, Herrn Manuel Cisneros Sánchez, Minister des Auswärtigen;

welche, nachdem sie ihre Vollmachten ausgetauscht und in guter und gehöriger Form gefunden haben, folgendes vereinbarten:

Artikel I

Für die Anwendung dieses Abkommens haben die nachstehend umschriebenen Ausdrücke, sofern der Wortlaut des Abkommens nichts anderes bestimmt, die in diesem Artikel angegebene Bedeutung:

a. Der Ausdruck «das Abkommen» bezieht sich auf das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, abgeschlossen am 7. Dezember 1944 in Chicago und er bezieht sich auf jeden Anhang, welcher nach Artikel 90 dieses Abkommens angenommen worden ist sowie auf jede Änderung an den Anhängen und am Abkommen, welche nach den Artikeln 90 und 94 dieses Abkommens angenommen worden ist.

b. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bezieht sich für die Schweiz auf das Luftamt des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements oder jede Person oder Organisation, welche zur Ausübung der diesem Amt gegenwärtig obliegenden Aufgaben ermächtigt ist und für Peru auf das Luftfahrtministerium

oder jede Person oder Organisation, welche zur Ausübung der dem genannten Ministerium gegenwärtig obliegenden Aufgaben ermächtigt ist.

c. Der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bezieht sich auf eine von einem Vertragsstaat dem andern Vertragsstaat gemäss Artikel III schriftlich bezeichnete Luftverkehrsunternehmung, die ermächtigt ist, auf den in dieser Anzeige aufgeführten Flugwegen die vereinbarten Linien zu betreiben.

d. Die Ausdrücke «Luftverkehrslinien», «internationale Luftverkehrslinien», «Luftverkehrsunternehmung», «nichtkommerzielle Landung» haben den Sinn, der ihnen gemäss Artikel 96 des Abkommens zukommt.

Artikel II

1. Jeder Vertragsstaat gewährt dem andern Vertragsstaat die im vorliegenden Abkommen aufgeführten Rechte für die Inbetriebsetzung der darin umschriebenen internationalen Luftverkehrslinien mit gewerblichem Charakter, welche auf den Flugwegen betrieben werden, die im entsprechenden Teil des diesem Abkommen beigefügten Linienplanes aufgeführt sind (nachstehend als «vereinbarte Linien» und «festgelegte Flugwege» bezeichnet).

2. Vorbehältlich der Bestimmungen dieses Abkommens hat die bezeichnete Unternehmung jedes Vertragsstaates beim Betrieb einer vereinbarten Linie auf einem festgelegten Flugweg nachstehende Rechte:

a. das Gebiet des andern Vertragsstaates ohne zu landen zu überfliegen nur in den Fällen, wo eine Landung nicht möglich ist oder wenn keine Ladung abzusetzen oder aufzunehmen ist;

b. an den für diesen Flugweg im Linienplan zu diesem Abkommen genannten Punkten zu landen, um hier im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren mit Bestimmung nach oder Herkunft von andern im Linienplan genannten Punkten und Staaten abzusetzen oder aufzunehmen;

c. in dem Gebiet des andern Vertragsstaates auf dem gleichen oder einem beliebigen Flug auf der vereinbarten Linie internationalen Verkehr mit Herkunft von oder Bestimmung nach Punkten in andern Staaten, welche nicht auf einem festgelegten Flugweg liegen, zu betreiben; und

d. nach ihrem Belieben auf allen oder einem Teil der Flüge auf dem einen oder andern der festgelegten Flugwege Zwischenpunkte auszulassen.

3. Im vorstehenden Absatz 2 soll nichts dahin ausgelegt werden, dass dadurch einer bezeichneten Unternehmung das Recht verliehen würde, auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates gegen Bezahlung oder Entgelt, Fluggäste, Postsendungen oder Waren mit Bestimmung nach einem andern auf dem Gebiete dieses andern Vertragsstaates gelegenen Punkt aufzunehmen.

Artikel III

1. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, dem andern Vertragsstaat für jeden festgelegten Flugweg schriftlich eine Luftverkehrsunternehmung zu bezeichnen, welche die vereinbarten Linien auf dem genannten Flugweg betreiben wird.

2. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Anzeige an den andern Vertragsstaat, die Bezeichnung einer Luftverkehrsunternehmung zu widerrufen, um sie durch eine andere zu ersetzen, welche er bezeichnen wird.

3. Sobald ein Vertragsstaat über die Bezeichnung einer Luftverkehrsunternehmung durch den andern Vertragsstaat unterrichtet ist, erteilt er dieser Unternehmung ohne Verzug die nachgesuchte Betriebsbewilligung, unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 hiernach.

4. Die Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates können von der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates verlangen, ihnen zu beweisen, dass sie in der Lage ist, für den Betrieb des gewerblichen internationalen Linienverkehrs den Bedingungen der von diesen Behörden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens normalerweise angewendeten Gesetze und Verordnungen zu genügen.

5. Jeder Vertragsstaat kann sich weigern, eine bezeichnete Unternehmung anzuerkennen und ihr die in Absatz 2 des Artikels II hiervoor genannten Rechte zu gewähren, oder die Ausübung dieser Rechte den ihm notwendig scheinenden Bedingungen unterwerfen, wenn das wirkliche Eigentum und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung nicht in Händen des Vertragsstaates, welcher sie bezeichnet hat, oder seiner Staatsangehörigen liegen.

6. Nach Erteilung der Bewilligung kann die bezeichnete Unternehmung jederzeit mit dem Betrieb der vereinbarten Linien beginnen unter Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels X hiernach und der Absätze 1 und 3 dieses Artikels.

7. Jeder Vertragsstaat kann die Ausübung der in Artikel II, Absatz 2, hiervoor aufgeführten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates unterbrechen oder ihr die ihm notwendig scheinenden Betriebsbedingungen auferlegen, wenn sich diese Unternehmung nicht den Gesetzen und Verordnungen des Vertragsstaates unterzieht, welcher diese Rechte gewährt, oder wenn sie auf andere Weise den Betrieb nicht gemäss den durch dieses Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen führt. Indessen hat es die Meinung, dass mit Ausnahme der Fälle, wo eine unverzügliche Einstellung oder die Auferlegung von Bedingungen zur Vermeidung weiterer Verstösse gegen die Gesetze und Verordnungen notwendig ist, von dieser Befugnis erst nach einer Beratung mit dem andern Vertragsstaat Gebrauch gemacht wird.

Artikel IV

Für die Benützung der Flughäfen und anderer Einrichtungen kann jeder Vertragsstaat gerechte und vernünftige Gebühren erheben oder erheben lassen. Die beiden Vertragsstaaten sind sich indessen einig, dass für die Benützung der genannten Flughäfen und Einrichtungen diese Gebühren nicht höher sein dürfen als jene, welche die auf ähnlichen internationalen Linien eingesetzten eigenen Luftfahrzeuge zu entrichten haben.

Artikel V

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche von einem der Vertragsstaaten ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden vom andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien als gültig anerkannt, ohne dass dadurch ein Anspruch auf Befreiung von Gebühren für die Einschreibung oder Eintragung abgeleitet werden könnte, welche für die Anerkennung dieser Gültigkeit notwendig sind. Jeder Vertragsstaat behält sich indessen das Recht vor, für Flüge über seinem eigenen Staatsgebiet Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche seinen eigenen Staatsangehörigen durch einen andern Staat ausgestellt wurden, nicht anzuerkennen.

Artikel VI

1. Die Gesetze und Verordnungen, welche auf dem Gebiet eines Vertragsstaates den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet betreffen, sind auf die durch die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge ohne Unterschied der Nationalität anwendbar und diese Luftfahrzeuge haben sich bei der Ankunft und beim Abflug und während ihrer Anwesenheit auf dem Gebiet dieses Vertragsstaates diesen Gesetzen und Verordnungen zu unterziehen.

2. Die Gesetze und Verordnungen, welche auf dem Gebiet eines Vertragsstaates die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Postsendungen oder Fracht regeln, wie die Vorschriften über Grenzübertritt, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind zu beobachten und auf die Fluggäste, Besatzungen, Postsendungen und Waren, welche von Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates befördert werden, oder auf die Vertreter dieser Unternehmung anwendbar, und zwar sowohl beim Einflug als beim Wegflug oder während ihrer Anwesenheit auf dem Gebiet des ersten Vertragsstaates.

Artikel VII

Was die Zollabgaben, die Revisions- und andern Gebühren, Abgaben, nationalen und örtlichen Steuern betrifft, sowie die Brennstoffe, die Ersatzteile, die normale Ausrüstung und die Bordvorräte, welche für die Rechnung des andern Vertragsstaates oder seiner bezeichneten Unternehmung eingeführt oder auf dem Gebiet eines Vertragsstaates an Bord genommen worden und ausschliesslich für den Gebrauch durch Luftfahrzeuge dieser Unternehmung bestimmt sind, soll den bezeichneten Unternehmungen unter Vorbehalt des Gegenrechts eine nicht ungünstigere Behandlung zuteil werden, als es im gleichen Falle für die Luftfahrzeuge einer eigenen Luftverkehrsunternehmung des ersten Vertragsstaates oder für diejenigen einer Luftverkehrsunternehmung eines andern Staates, welche einen internationalen Linienverkehr betreibt, geschieht.

Artikel VIII

1. Den bezeichneten Unternehmungen wird für den Betrieb der vereinbarten Linien auf den festgelegten Flugwegen zwischen den Gebieten der Vertragsstaaten eine gerechte und gleichmässige Behandlung gewährt.

2. Die Vertragsstaaten kommen überein, dass:

- a. das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen der Verkehrsnachfrage angepasst sein soll;
- b. die bezeichneten Unternehmungen auf den gemeinsamen Flugwegen auf ihre wechselseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen haben, um ihre Linien nicht gegenseitig in ungerechtfertigter Weise zu beeinträchtigen.
- c. Die vereinbarten Linien sollen vor allem ein Beförderungsangebot gewährleisten, welches der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, welchem die bezeichnete Unternehmung angehört und den Bestimmungsstaaten entspricht.
- d. Das Recht, an den im Linienplan hiernach genannten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von der schweizerischen und der peruanischen Regierung bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt werden und unter Bedingungen, bei denen das Beförderungsangebot angepasst ist:
 1. an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Herkunftsstaat und den Bestimmungsstaaten;
 2. an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien;
 3. an die in den durchquerten Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

Artikel IX

1. Die Tarife aller vereinbarten Linien werden in vernünftiger Höhe festgesetzt, wobei alle massgeblichen Faktoren, wie die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein vernünftiger Gewinn, die besonderen Gegebenheiten der in Betracht gezogenen Linie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, sowie die durch andere Luftverkehrsunternehmen auf einem beliebigen Teil der festgelegten Flugwege erhobenen Tarife in Betracht zu ziehen sind. Diese Tarife werden gemäss den Absätzen hiernach festgesetzt:

2. Die in Absatz 1 hiervoor erwähnten Tarife werden, wenn möglich, für jeden Flugweg im Einvernehmen zwischen den bezeichneten Unternehmungen der Vertragsstaaten, nach Beratung mit den andern Luftverkehrsunternehmen, welche den ganzen oder einen Teil dieses Flugweges befliegen, festgesetzt; diese Vereinbarungen richten sich, soweit als möglich, nach dem Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA). Die derart vereinbarten Tarife sind den Luftverkehrsbehörden der beiden Vertragsstaaten zur Genehmigung zu unterbreiten.

3. Können sich die bezeichneten Unternehmungen über die Tarife nicht einigen, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten bemühen, die Meinungsverschiedenheit durch eine gemeinsame Verständigung zu regeln.

4. Die bezeichnete Unternehmung eines Vertragsstaates teilt den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten wenigstens dreissig Tage vor dem in Aussicht genommenen Datum des Inkrafttretens jenen gemäss Absatz 2 hiavor aufgestellten Tarif, welchen sie in Kraft zu setzen gedenkt, schriftlich mit; in gewissen besondern Fällen können die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten diesen Zeitraum von dreissig Tagen ändern.

5. Wenn die Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates die gemäss Absatz 4 hiavor mitgeteilten Tarife nicht genehmigen, dann zeigen sie es schriftlich den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates und der bezeichneten Unternehmung, welche den umstrittenen Tarif vorgeschlagen hat, an, und zwar innert den fünfzehn Tagen, welche dem Tag des Einganges dieser Mitteilung folgen oder, in gewissen besondern Fällen, innert einer andern, von den Behörden zu vereinbarenden Frist.

6. Nachdem die in Absatz 5 hiavor erwähnte Anzeige ergangen ist, verständigen sich die Luftfahrtbehörden, um den anzuwendenden Tarif festzusetzen.

7. Wenn die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten nicht dazu gelangen, sich zu verständigen, wird die Meinungsverschiedenheit gemäss den Bestimmungen des Artikels XIII hiernach geregelt.

8. Wenn sich eine Verständigung bis zum Ablauf der in Absatz 4 hiavor erwähnten Zeitspanne von dreissig Tagen nicht erzielen lässt, dann bleibt der umstrittene Tarif bis zur Schlichtung der Meinungsverschiedenheit in der Schwebe.

9. In diesem Artikel kann nichts das Recht des einen oder des andern Vertragsstaates beeinträchtigen, einen auf einem Flugweg zwischen einem dritten Staat und einem Punkt des Gebietes dieses Vertragsstaates angewendeten Tarif, welchen er für nachteilig hält, zurückzuweisen.

10. Beim Ausbleiben der in Absatz 5 hiavor genannten Anzeige wird der in Anwendung von Absatz 4 mitgeteilte Tarif bei Ablauf der im letzteren angegebenen Frist in Kraft treten und

- a. bis zum Ablauf jeder Zeitspanne, für welche die Luftfahrtbehörden des einen oder des andern Vertragsstaates ihn als anwendbar erklärt haben könnten, oder
- b. bis dass ein neuer oder geänderter Tarif aufgestellt worden ist, um den andern nach den Bestimmungen dieses Artikels zu ersetzen, in Kraft bleiben.

11. Ein neuer oder geänderter Tarif, welcher dazu bestimmt ist, einen aufgestellten Tarif zu ersetzen, kann jederzeit für eine bezeichnete Unternehmung eingetragen werden und es sind die Bestimmungen dieses Artikels auf ihn anwendbar, wie wenn es sich um den ersten Tarif handelte. Dabei versteht es sich,

dass die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten durch eine gemeinsame Verständigung ein Verfahren für die Eintragung und die Aufstellung der geänderten Tarife in kürzeren Zeitspannen annehmen können, als sie in den Absätzen 4 und 5 hiervor angegeben sind.

12. Die Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates können mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates von der bezeichneten Unternehmung jederzeit verlangen, einen neuen oder geänderten Tarif einzutragen und die Bestimmungen dieses Artikels sind auf diesen Tarif anwendbar, wie wenn es sich um den ersten Tarif handelte.

Artikel X

Die Luftfahrtbehörden des einen oder des andern Vertragsstaates liefern den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates auf deren Verlangen die periodischen und andern Statistiken, welche im Hinblick auf die Überprüfung des Verkehrsangebotes der bezeichneten Unternehmung des ersten Vertragsstaates auf den vereinbarten Linien vernünftigerweise begehrt werden können. Diese Unterlagen umfassen alle notwendigen Angaben um den Umfang des von dieser Unternehmung auf den vereinbarten Linien bewältigten Verkehrs sowie seine Herkunft und seine Richtung zu bestimmen.

Artikel XI

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten werden regelmässige und häufige Beratungen stattfinden, um eine enge Zusammenarbeit auf allen Gebieten, welche auf die Anwendung dieses Abkommens Bezug haben, sicherzustellen.

Artikel XII

1. Wenn eine Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsstaaten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhangs entsteht, so werden die Vertragsstaaten zuerst versuchen, diese Meinungsverschiedenheit durch direkte Verhandlungen zu beseitigen.

2. Wenn die Vertragsstaaten durch die direkten Verhandlungen nicht zu einer Verständigung gelangen:

- a. dann können sie übereinkommen, die Meinungsverschiedenheit einem Gericht, einer Person oder Organisation zur schiedsgerichtlichen Schlichtung zu unterbreiten; dieser Vorentscheid über das schiedsgerichtliche Verfahren schliesst in sich die Bezeichnung des Schiedsrichters oder des Schiedsgerichtes und die Angabe des Streitgegenstandes und des einzuschlagenden Verfahrens;
- b. können sich die Vertragsstaaten in dieser Hinsicht nicht einigen, oder können sie, nachdem vereinbart worden ist, die Meinungsverschiedenheit schiedsgerichtlich schlichten zu lassen, über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes nicht zu einer Einigung gelangen, dann kann jeder Ver-

tragsstaat die Meinungsverschiedenheit einem im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation geschaffenen zuständigen Schiedsgericht, oder bei seinem Fehlen, dem Rate dieser Organisation unterbreiten.

3. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich jedem in Anwendung von Absatz 2 hiervoor ergangenen Schiedsspruch zu unterziehen.

4. Wenn einer der Vertragsstaaten oder wenn die bezeichnete Unternehmung eines derselben sich der Ausführung eines in Anwendung des Absatzes 2 hiervoor ergangenen Schiedsspruches nicht unterzieht, dann kann der andere Vertragsstaat alle Rechte, welche er in Anwendung dieses Abkommens dem fehlbaren Vertragsstaat oder der fehlbaren bezeichneten Unternehmung gewährt hat, beschränken, vorübergehend einstellen oder aufheben.

Artikel XIII

1. Wenn einer der Vertragsstaaten dafür hält, dass Anlass besteht, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, dann wird diese Änderung, nachdem sie zwischen den Vertragsstaaten vereinbart worden ist, nach einer Bestätigung durch Austausch diplomatischer Noten in Kraft treten.

2. Im Falle, dass der Abschluss eines mehrseitigen Abkommens über Luftbeförderungen die Vertragsstaaten binden würde, wird dieses Abkommen in der Weise geändert, dass es mit den Bestimmungen des genannten Abkommens übereinstimmt.

Artikel XIV

Jeder Vertragsstaat kann jederzeit dem andern Vertragsstaat von seinem Wunsche, dieses Abkommen zu kündigen, Kenntnis geben. Die gleiche Anzeige ist gleichzeitig dem Rate der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu machen. In einem solchen Falle endet das Abkommen zwölf Monate nach Empfang der Kündigungsanzeige durch den andern Vertragsstaat, es wäre denn, dass diese Kündigung durch eine gemeinsame Verständigung vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen würde. Bleibt die Empfangsbestätigung seitens des andern Vertragsstaates aus, dann gilt die Kündigungsanzeige vierzehn Tage nach dem Datum, an welchem sie durch den Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation empfangen wurde, als erhalten.

Artikel XV

Dieses Abkommen und jeder in Anwendung von Artikel XIII durchgeführte Austausch diplomatischer Noten werden durch die schweizerische Regierung und durch die Regierung von Peru beim Rate der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt.

Artikel XVI

Dieses Abkommen wird in Übereinstimmung mit den verfassungsrechtlichen Regeln von jedem Vertragsstaat ratifiziert und am Tage des Austausches der

Ratifikationsurkunden, welcher so rasch als möglich in Bern stattfinden wird, in Kraft treten. Bis dahin werden seine Bestimmungen bereits mit dem Zeitpunkt der Unterzeichnung durch die Vertragsstaaten vorläufig angewendet. Indessen kann jede Regierung vor dem Austausch der Ratifikationsurkunden mittels einer dreimonatigen Voranzeige gegenüber der andern Regierung der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens ein Ende setzen.

So geschehen zu Lima, am dreundzwanzigsten November tausendneuhundertschsechsfünzig in doppelter Ausfertigung in französischer und spanischer Sprache, welche in gleicher Weise gultig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:
(gez.) *Hans Adolf Berger*
Ausserordentlicher Gesandter und
bevollmächtigter Minister der Schweiz
in Peru

Für die Regierung von Peru:
(gez.) *Manuel Cisneros Sánchez*
Minister des Auswärtigen

Anhang Linienplan

Linien, welche die bezeichnete schweizerische Unternehmung in beiden Richtungen betreiben kann:

- I. Punkte in der Schweiz—Punkte im Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland oder in der Deutschen Bundesrepublik oder in Portugal—Shannon—New York und darüber hinaus über Punkte in Ekuador, Kolumbien, Panama und oder Venezuela—Lima und darüber hinaus.
- II. Punkte in der Schweiz—Rom oder Madrid und oder Lissabon—Tunis oder Alger oder Casablanca—Dakar oder Salzinsel—Natal oder Recife—Belem—Punkte in Venezuela, Panama, Kolumbien, Ekuador—Lima.
- III. Punkte in der Schweiz—Rom oder Madrid und oder Lissabon—Azoren—Bermudas—Trinidad—Punkte in Venezuela, Panama, Kolumbien, Ekuador—Lima—Santiago (Chile) und darüber hinaus.

Linien, welche die bezeichnete peruanische Unternehmung in beiden Richtungen betreiben kann:

- I. Punkte in Peru—Sao Paulo—Rio de Janeiro—Recife—Dakar—Lissabon—Madrid—Genf oder Zürich oder Basel und darüber hinaus.
 - II. Punkte in Peru, über Punkte in Ekuador, Kolumbien, Panama und oder Venezuela und darüber hinaus:
 - a. über die Azoren und oder Lissabon—Madrid—Genf oder Zürich oder Basel;
 - b. über New York—Montreal—Gander und oder London oder Amsterdam—Genf oder Zürich oder Basel.
-

**Nachtragsbotschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die
Genehmigung von Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr (Vom 10. Dezember
1956)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1956
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7253
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1956
Date	
Data	
Seite	861-879
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 637

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.