

7253

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
betreffend die Genehmigung von Abkommen über den
gewerbmässigen Luftverkehr**

(Vom 19. Oktober 1956)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit Botschaften vom 8. November 1949 (BBl 1949, II, 849), 8. Oktober 1952 (BBl 1952, III, 181) und 13. Dezember 1954 (BBl 1954, II, 1249) haben wir Ihnen insgesamt 26 von der Schweiz mit andern Staaten abgeschlossene Luftverkehrsabkommen zur Genehmigung vorgelegt. 25 dieser Abkommen bilden die rechtliche Grundlage zum Betriebe regelmässiger internationaler Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und dem Auslande. Eines der erwähnten Abkommen regelt den gewerblichen, nicht regelmässigen Luftverkehr zwischen der Schweiz und Grossbritannien.

Die Bundesversammlung hat diesen 26 Abkommen mit Bundesbeschlüssen vom 26. April 1951 (AS 1951, 573), 16. Dezember 1952 (AS 1953, 1207) und 24. März 1955 (AS 1955, 950) zugestimmt. Soweit eine Ratifikation der Abkommen erforderlich war, sind die Abkommen mit Ausnahme desjenigen mit Iran (BBl 1954, II, 1291) ratifiziert worden und in Kraft getreten. Die Ratifikation des Abkommens mit Iran steht in nächster Zeit in Aussicht.

Wir beehren uns, Ihnen heute weitere sechs Luftverkehrsabkommen vorzulegen, welche in den letzten zwei Jahren unter Vorbehalt der Ratifikation abgeschlossen worden sind, nämlich

- das Abkommen vom 30. Dezember 1954 über den regelmässigen Luftverkehr zwischen der Schweiz und Norwegen,
- das Abkommen vom 25. Januar 1956 über den regelmässigen Luftverkehr zwischen der Schweiz und der Republik Argentinien,

- das Abkommen vom 2. Mai 1956 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über den Luftverkehr,
- das Abkommen vom 24. Mai 1956 über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Japan,
- das Abkommen vom 4. Juni 1956 über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Italien,
- das Mehrseitige Abkommen vom 30. April 1956 über Verkehrsrechte für Beförderungen im nicht regelmässigen Luftverkehr in Europa (Abkommen von Strassburg).

Zusammen mit diesen neuen Verträgen über unsere internationalen Luftverkehrsbeziehungen, einschliesslich eines noch aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg stammenden Abkommens mit Ungarn, bestehen zurzeit Luftverkehrsabkommen der Schweiz über den Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien mit 82 Staaten sowie zwei Abkommen über den nicht regelmässigen Luftverkehr.

Die Gegenstand dieser Botschaft bildenden Abkommen beruhen auf dem am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (BS 13, 615), das nach seiner Ratifikation für die Schweiz am 4. April 1947 in Kraft getreten ist.

Artikel 6 dieses Abkommens legt fest, dass keine regelmässige internationale Luftverkehrslinie über oder nach dem Gebiet eines Vertragsstaates betrieben werden dürfe, wenn nicht eine besondere Bewilligung dieses Staates vorliege, und zwar soll die Linie betrieben werden im Rahmen der in dieser Bewilligung umschriebenen Bedingungen. Das Abkommen von Chicago verweist somit in diesem Punkt auf den Weg bilateraler Verhandlungen. Die Luftverkehrsabkommen mit Norwegen, Argentinien, der Bundesrepublik Deutschland, Japan und Italien bilden die von Artikel 6 geforderten Bewilligungen zum Betriebe regelmässiger internationaler Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und diesen fünf Staaten. Sie enthalten gleichzeitig die Bedingungen, unter denen die vereinbarten Linien betrieben werden können.

Artikel 5 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt regelt die Verkehrsrechte im nicht regelmässigen internationalen Luftverkehr. Im Zeitpunkt der Beratung dieses Abkommens gelang es indessen noch nicht, eine umfassende, multilaterale Verständigung über die Bedingungen zu finden, die für den gewerblichen, nicht regelmässigen internationalen Luftverkehr massgebend sein sollten. Das Abkommen von Strassburg stellt einen Versuch dar, auf diesem Gebiet wenigstens im europäischen Raum eine gewisse Rechtsvereinheitlichung herzustellen.

Zu den einzelnen Abkommen beehren wir uns folgendes auszuführen:

a. Das Luftverkehrsabkommen mit Norwegen

Die skandinavischen Staaten beteiligen sich am internationalen Luftverkehr in der Form einer gemeinsamen Betriebsorganisation, dem Scandinavian

Airlines System (SAS). Artikel 77 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sieht derartige gemeinsame Betriebskörperschaften, an denen mehrere Staaten beteiligt sind, ausdrücklich vor.

Das gemeinsame, im Scandinavian Airlines System verkörperte Interesse zwingt die drei skandinavischen Staaten, eine einheitliche Luftverkehrspolitik zu betreiben. Die von Dänemark, Norwegen und Schweden mit einem anderen Staat abgeschlossenen zweiseitigen Abkommen über den Betrieb von Luftverkehrslinien sind daher in der Regel nahezu identisch. Das trifft auch für unsere Abkommen vom 22. Juni 1950 mit Dänemark (AS 1951, 598) und vom 18. Oktober 1950 mit Schweden (AS 1951, 600) zu.

Leider war es im Jahre 1950 nicht möglich, auch mit Norwegen zu einer Einigung zu gelangen. Norwegen verlangte, in den Anhang zum Abkommen Sonderbestimmungen zugunsten einer privaten norwegischen Unternehmung aufzunehmen. Diesem Begehren mussten wir uns widersetzen, da es uns nicht annehmbar schien, ein Abkommen einzugehen, das auf norwegischer Seite ausgedehnte Verkehrs- und Verdienstmöglichkeiten in der Schweiz vertraglich verankerte und andererseits zugunsten einer schweizerischen Linie nach Skandinavien lediglich eine vom Standpunkte der kommerziellen Realisierbarkeit eher fragliche Verbindung nach Oslo oder Stavanger vorsah.

Erst im Jahre 1954, nachdem in Norwegen bestimmte staatliche Verpflichtungen gegenüber der in Frage stehenden privaten Unternehmung weggefallen waren, konnte ein Abkommen abgeschlossen werden, das von einigen nebensächlichen Punkten abgesehen, mit der bestehenden Regelung zwischen der Schweiz und den beiden andern, am Scandinavian Airlines System beteiligten Staaten, übereinstimmt.

Das Luftverkehrsabkommen enthält nichts, was in formeller oder materieller Hinsicht wesentlich von der Mehrzahl der bisher abgeschlossenen Abkommen abweicht. Wir verzichten daher auf eine artikelweise Erläuterung des Vertragstextes.

Das Abkommen ist vom Zeitpunkt seiner Unterzeichnung hinweg anwendbar und stellte damit endlich den Ein- und Durchflug norwegisch eingetragener Luftfahrzeuge des Scandinavian Airlines System auf eine klare rechtliche Grundlage. Die Swissair betreibt keine Linien nach Norwegen.

Es ist unverkennbar, dass die Tabelle I (schweizerische Linien) und II (norwegische Linien) des Anhanges noch ein bedeutendes Übergewicht an Rechten und Verkehrsmöglichkeiten zugunsten einer norwegischen Luftverkehrsunternehmung enthalten. Das ergibt sich indessen aus der geographischen Lage der beiden Vertragsstaaten und aus dem Vorsprung, den das Scandinavian Airlines System im Aufbau seines weltumspannenden Liniennetzes gegenüber der Swissair aufweist. Diese Ungleichheit der Rechte wird indessen schrittweise zu berichtigen sein, sobald einmal die schweizerische Luftverkehrsunternehmung in der Lage sein wird, den von unserem Lande ausgehenden und nach unserem Lande bestimmten Verkehrsanfall teilweise selbst zu bewältigen.

Für die je nach der kommenden Entwicklung notwendig werdenden Korrekturen der Tabellen des Anhangs sieht das Abkommen, wie üblich, ein einfaches und rasches Verfahren vor. Solche Änderungen können zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten vereinbart werden. Die Änderungen treten hierauf in Kraft, sobald sie auf diplomatischem Wege genehmigt werden (Art. 11, Ziff. 4). Mit diesem Verfahren ist eine rasche Anpassung an die jeweiligen vorliegenden und sich erfahrungsgemäss oft recht rasch ändernden Bedürfnisse sichergestellt.

b. Das Luftverkehrsabkommen mit Argentinien

Über ein Luftverkehrsabkommen mit Argentinien wurde erstmals schon im Jahre 1948 verhandelt. Leider erwies es sich während mehrerer Jahre als unmöglich, das im Entwurf fertig vorliegende und durchberatene Abkommen zu unterzeichnen. Erst im Sommer 1955 ermöglichte der damalige argentinische Geschäftsträger in Bern die Wiederaufnahme direkter Verhandlungen in Buenos Aires, die nach kurzer Zeit zu einer vollständigen Einigung führten. Damit ist nun die seit langem erstrebte rechtliche Grundlage zur Verlängerung der schweizerischen Südamerikalinie bis nach Argentinien gegeben.

Das Abkommen weicht in Form und Inhalt wesentlich von unsern andern Luftverkehrsabkommen ab. Auf argentinisches Begehren wurden in den Vertragstext und insbesondere in den Anhang zum Abkommen gewisse Einzelheiten aufgenommen, die normalerweise nicht zum voraus vertraglich geregelt werden. Wir möchten hiezu lediglich auf folgende drei Punkte verweisen:

1. Im Abkommen mit Argentinien fehlen die üblichen Klauseln über die Bemessung des Beförderungsangebotes, wie sie nach dem Vorbild des englisch-amerikanischen Luftverkehrsabkommens vom 11. Februar 1946 in fast alle zweiseitigen Abkommen über den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien Aufnahme fanden. Argentinien verfolgt bei der Gewährung von Verkehrsrechten zugunsten regelmässiger ausländischer Linien seit Jahren eine eher zurückhaltende Politik. Diese Vorsicht kommt namentlich zum Ausdruck in den für unsere Begriffe restriktiven, aber wohl abgewogenen und durchdachten, stark ins einzelne gehenden Umschreibungen der gegenseitig eingeräumten kommerziellen Rechte (III des Anhangs). Über die Auswirkungen dieser für uns etwas ungewöhnlichen Bestimmungen auf den kommenden Luftverkehr zwischen der Schweiz und Argentinien bestehen zurzeit noch keine Erfahrungen.

2. Keines unserer übrigen Luftverkehrsabkommen weist eine derart genaue Umschreibung der Rechte und Pflichten bei einem allfälligen Luftfahrzeugwechsel auf, wie das Abkommen mit Argentinien (V des Anhangs). Es ist uns indessen kein Fall bekannt, wo die Frage des Luftfahrzeugwechsels erhebliche praktische Bedeutung erhielt, und es darf daher auch mit grosser Wahrscheinlichkeit angenommen werden, dass diese Bestimmungen des schweizerisch-argentinischen Abkommens nie Anwendung finden werden.

3. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation arbeitet seit ihrem Bestehen mit grossem Eifer und auch mit sichtbarem Erfolg an der Vereinfachung be-

stimmter, den internationalen Verkehr behindernder Grenzformalitäten. Diesen Bestrebungen ist u. a. ein umfangreicher Anhang zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt gewidmet. Die im Abkommen mit Argentinien enthaltenen Bestimmungen über Sichtvermerke und Identitätskarten für Mitglieder der Besatzungen (Art. 6, Buchstabe b, und VIII des Anhangs) haben daher mehr theoretische Bedeutung. Argentinien anerkennt, wie die Schweiz, vorbehaltlos die von der nationalen Luftfahrtbehörde ausgestellten Ausweise für Besatzungsmitglieder als ausreichende Legitimationsurkunde.

Neben den erwähnten und einigen weiteren Besonderheiten von untergeordneter Bedeutung enthält das Abkommen nichts, das sich nicht in ähnlicher Form auch in andern unserer Luftverkehrsabkommen vorfinden würde.

c. Das Luftverkehrsabkommen mit der Bundesrepublik Deutschland

Ein provisorisches Übereinkommen vom 14. September 1920 betreffend die Regelung des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und Deutschland (BS 13, 669) ordnete die bis in die ersten Jahre des zweiten Weltkrieges hinein für die damaligen Verhältnisse intensiven schweizerisch-deutschen Luftverkehrsbeziehungen. Dieses Übereinkommen ist heute noch formell in Kraft und wird auch durch das neue Abkommen nicht etwa aufgehoben, sondern lediglich im Verhältnis zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik durch eine neue rechtliche Grundlage ersetzt (Art. 19, Buchstabe a, des Abkommens vom 2. Mai 1956). Das erwähnte Übereinkommen beruht auf den Grundsätzen des Pariser Luftverkehrsabkommens von 1919, und seine Bestimmungen können für den modernen internationalen Luftverkehr nicht mehr als genügende Voraussetzung gelten. Der Abschluss eines neuen, von den Grundlagen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt ausgehenden zweiseitigen Vertrages mit der Bundesrepublik drängte sich daher auf.

Die Vorbesprechungen über dieses Abkommen gehen auf einige Jahre zurück, auf eine Zeit, als Deutschland im Luftverkehr seine volle Handlungsfreiheit noch nicht wieder erlangt hatte. Mit der Wiederherstellung der Souveränität der Bundesrepublik war es geboten, die bedeutenden Interessen der schweizerischen Zivilluftfahrt am Nachbarverkehr mit Deutschland und am Transit durch dieses Land nach Skandinavien und Amerika, mit der Bundesrepublik vertraglich zu ordnen. Nach den erforderlichen vorbereitenden Besprechungen in Bonn fanden im Januar 1956 in Bern Verhandlungen statt, die mit der Bereinigung des vorliegenden Abkommenstextes abgeschlossen wurden.

Das Abkommen lehnt sich materiell eng an die heute übliche Regelung des Betriebes regelmässiger Luftverkehrslinien an. Es enthält nichts, was nicht in gleicher oder ähnlicher Weise auch in unsern übrigen bilateralen Abkommen Aufnahme gefunden hat. Die Form und die Ausdrucksweise dagegen weichen teilweise von unsern früher abgeschlossenen Abkommen stark ab. Z. B. sind die gegenseitig vereinbarten Linien nicht wie sonst üblich in einem Anhang zum Abkommen geregelt, sondern in einem vom Abkommen getrennten Notenwechsel.

Mit dieser formellen Besonderheit wurde einem Begehren des deutschen Vertragspartners Rechnung getragen. Im weiteren haben auch die zollrechtlichen Bestimmungen des Abkommens (Art. 7) eine für uns ungewöhnliche Form. Sie sind das Ergebnis direkter Beratungen zwischen den Zollbehörden der beiden Vertragsstaaten und entsprechen den von den Zollverwaltungen für das schweizerisch-deutsche Verhältnis als zweckmässig vorgeschlagenen Regeln.

Das Abkommen mit der Bundesrepublik Deutschland sieht als erstes unserer zweiseitigen Abkommen eine vollständige Liberalisierung des nachbarlichen Luftverkehrs vor: Schweizerische Linien können von der Schweiz nach irgendeinem Punkt in der Bundesrepublik betrieben werden, und umgekehrt können deutsche Linien von der Bundesrepublik aus nach irgendeinem Punkt in der Schweiz betrieben werden (Teile I und II des Notenwechsels). Die freiheitliche Gestaltung des Nachbarverkehrs streben wir seit langem an. Im vorliegenden Fall wird dieses Postulat nun zum erstenmal verwirklicht, und es steht zu hoffen, dass sich die vereinbarte Freiheit auf den nachbarlichen Luftverkehr zwischen den beiden Vertragsstaaten günstig auswirken werde.

Im Durchgangsverkehr sieht der Notenwechsel den Betrieb je einer europäischen und einer überseeischen Linie durch den andern Staat vor. Dabei ist vertraglich vorgesehen, dass die heutige Swissairlinie über Frankfurt a. M. nach Nordamerika bis zum Sommerflugplan 1957 wahlweise über Frankfurt oder Köln/Bonn geführt werden können und hierauf über Köln/Bonn. Das Abkommen wurde gelegentlich in der Öffentlichkeit wegen der Verdrängung schweizerischer Linien von dem grossen Luftverkehrszentrum Frankfurt kritisiert. Wir möchten hierzu feststellen, dass der auf 1957 vorgesehene Wechsel von Frankfurt nach Köln/Bonn erst nach gründlichen Studien und langen Verhandlungen vereinbart wurde.

Das Abkommen darf als gute rechtliche Grundlage für die kommende Verkehrsentwicklung im Nachbarverkehr wie auch im internationalen Durchgangsverkehr zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik gewertet werden. Die Linienpläne zugunsten der Luftverkehrsunternehmungen beider Staaten dürfen als wohl ausgewogen bezeichnet werden und die gegenseitig erteilten Verkehrsrechte geben weder dem einen noch dem andern Vertragspartner ein Übergewicht an Rechten. Das schweizerisch-deutsche Luftverkehrsabkommen kann in dieser Hinsicht als Vorbild für später abzuschliessende oder in den nächsten Jahren zu revidierende Luftverkehrsabkommen dienen.

d. Das Luftverkehrsabkommen mit Japan

Das Abkommen mit Japan wurde auf schweizerische Initiative im März 1956 in Tokio beraten. Im Hinblick auf die für 1957 geplante Eröffnung einer Ostasienlinie der Swissair war es unerlässlich, vorerst die Bedingungen zum Betriebe regelmässiger Linien zwischen der Schweiz und Japan vertraglich zu regeln.

Auf Wunsch unserer Vertragspartner diente für die Verhandlungen ein vor kurzem von Japan mit einem dritten Staat abgeschlossenes Abkommen als

Grundlage. Die wesentlichen Bestimmungen des Abkommens, die Bemessung des Beförderungsangebotes und die Grundsätze der Tarifgestaltung (Art. 7-10) boten in den Verhandlungen keinerlei Schwierigkeiten. Sie beruhen auf denselben Regeln, denen schon die grosse Mehrzahl unserer anderen Abkommen über den regelmässigen Luftverkehr folgte. Auch die übrigen Artikel des Abkommens halten sich materiell im Rahmen der in den zweiseitigen Luftverkehrsabkommen üblichen Bestimmungen. Das Abkommen kann praktisch von seiner Unterzeichnung an angewendet werden.

Gewisse Schwierigkeiten bereitete die Festlegung des Linienplanes im Anhang zum Abkommen, da die junge japanische Zivilluftfahrt zurzeit noch nicht beabsichtigt, eine Europalinie zu eröffnen.

Es gelang indessen, trotz gewisser kommerzieller und technischer Schwierigkeiten, einen Linienplan aufzustellen, der den Bedürfnissen und Interessen des schweizerischen Linienverkehrs gerecht zu werden verspricht. Es wird allerdings notwendig sein, zur Verwirklichung der vorgesehenen Ostasienlinie noch einige Lücken im System unserer Luftverkehrsabkommen zu schliessen und bestehende Abkommen soweit als nötig zu ändern. Diese Arbeiten sind zurzeit im Gang.

Die Vorbereitung der schweizerischen Ostasienlinie, wovon das Abkommen mit Japan nur einen Ausschnitt darstellt, lässt einmal mehr erkennen, dass eine bedeutende diplomatische und luftverkehrspolitische Kleinarbeit zu leisten ist, bevor mit der Verwirklichung eines Langstreckendienstes begonnen werden kann.

e. Das Luftverkehrsabkommen mit Italien

Dem am 4. Juni 1956 in Rom unterzeichneten Abkommen über Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Italien geht eine sehr lange Vorgeschichte voraus. Die ersten Bemühungen, den Luftverkehr zwischen der Schweiz und unserem südlichen Nachbarstaat vertraglich zu ordnen, reichen auf das Jahr 1947 zurück. Der von schweizerischer Seite ergriffenen Initiative blieb indessen ein Erfolg lange versagt. Nach den nötigen Vorbereitungen konnte im Februar 1956 über ein Abkommen verhandelt werden. Der heute vorliegende Vertragstext bildet das Ergebnis dieser Verhandlungen. Das Abkommen wird von seiner Unterzeichnung an provisorisch angewendet.

Mit unbedeutenden Abweichungen folgt das Luftverkehrsabkommen mit Italien dem für solche Verträge von uns aufgestellten Mustertext. Die italienischen Vertragspartner wünschten nur in wenigen Punkten bestimmte Ergänzungen oder Änderungen. Wir können uns hiezu lediglich auf zwei Bemerkungen beschränken:

1. Nicht üblich ist in den Luftverkehrsabkommen, dass die Genehmigung von Flugplänen vertraglich verankert wird (Art. 5). Nachdem aber unsere Luftfahrtgesetzgebung auf nationaler Grundlage ein Flugplan-Genehmigungsverfahren kennt (Art. 30, Abs. 2, LFG) konnte logischerweise gegen eine entsprechende italienische Forderung nicht opponiert werden.

2. Ein völliges Novum in unseren Luftverkehrsabkommen bildet die Einsetzung einer Gemischten Kommission, welche eine wirksame und dauerhafte Zusammenarbeit zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten sicherstellen soll (Art. 13, Buchstabe *a*). Wir sind indessen der Auffassung, dass eine solche Kommission, wenn sie aktiv ist, nützliche Dienste leisten und wenn sie eine mehr passive Rolle spielt, die schweizerischen Interessen zum mindesten nicht schädigen kann. Eine Befugnis zu selbständigen Entscheidungen kommt dieser Kommission nicht zu.

In gleicher Weise wie in unsern Verhandlungen mit Deutschland wurde für die Gestaltung der Linienpläne im Nachbarverkehr von schweizerischer Seite eine vollständige Liberalisierung vorgeschlagen. Der Vorschlag drang indessen nicht durch. Die Tabellen I und II des Anhanges zum Abkommen folgen daher der konservativen Methode des Aufzählens der einzelnen Linien. Dabei steht für die Schweiz das Recht offen, mit einer Linie Mailand und Rom anzufliegen und mit je einer Linie Rom, Turin und sofern einmal die erforderlichen Flughafenanlagen bestehen, auch Genua.

Die italienischen Behörden erklärten sich andererseits zurzeit noch nicht bereit, in den Anhang zum Abkommen auch Durchgangslinien aufzunehmen. Damit ist für schweizerische Transitlinien über Rom nach dem Osten oder nach Afrika die Ausübung kommerzieller Verkehrsrechte in Italien weiterhin verunmöglicht. Auch eine Verlängerung der gegenwärtigen italienischen Linien nach Zürich und Genf in nördlicher Richtung wird im Abkommen nicht vorgesehen. Es steht indessen zu hoffen, und wir besitzen hierüber eine italienische Zusage, dass Verhandlungen über die Transitrechte in absehbarer Zeit eröffnet werden können. Artikel 4, Buchstabe *d*, des Abkommens regelt im üblichen Sinne die Bemessung des Beförderungsangebotes für den Verkehr von und nach dritten Staaten. Diese Vertragsbestimmung hat aber nur dann einen Sinn, wenn das Abkommen tatsächlich auch Linien von und nach dritten Staaten vorsieht. Nur im Hinblick auf eine baldige Ergänzung des Anhanges mit Durchgangslinien wurde Artikel 4 in der vorliegenden Fassung aufgenommen.

Wenn auch die praktischen Auswirkungen des Abkommens mit Italien in der jetzigen Form recht bescheiden sind, so fällt um so mehr die Tatsache ins Gewicht, dass überhaupt nach jahrelangem vertragslosem Zustand eine verbindliche Grundlage für den schweizerisch-italienischen Luftverkehr geschaffen werden konnte.

f. Das Abkommen über Verkehrsrechte für Beförderungen im nicht regelmässigen Luftverkehr in Europa

Die Politik der europäischen Staaten gegenüber dem internationalen gewerblichen, nicht regelmässigen Luftverkehr weist bedeutende Unterschiede auf. Neben der ausgesprochen liberalen Haltung, wie sie z. B. von der Schweiz und den skandinavischen Staaten eingenommen wird, treffen wir alle Variationen bis zu administrativen Erschwerungen und Auflagen aller Art, welche diesen Zweig der gewerblichen Luftfahrt praktisch verunmöglichen.

Die internationale Rechtsgrundlage ist leider nicht sehr klar und gab gelegentlich Anlass zu Missverständnissen. Artikel 5 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt bekennt sich für die nicht gewerbliche Luftfahrt zu einer freiheitlichen Regelung und erklärt in einem zweiten Absatz: «Wenn besagte Luftfahrzeuge ausserhalb der regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Waren oder Postsendungen verwendet werden, haben sie das Recht, ebenfalls Fluggäste, Waren oder Postsendungen aufzunehmen oder abzusetzen.» Nach diesem klaren Grundsatz folgt ein Vorbehalt, wonach jedem Vertragsstaat das Recht zustehe «jene Vorschriften, Bedingungen oder Einschränkungen aufzustellen, welche er als nützlich erachtet». In einer authentischen Erläuterung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation wurde festgestellt, der Wortlaut und Sinn dieses Vorbehaltes umfasse zugunsten der Vertragsstaaten «ohne jeden Zweifel das Recht, jede Art der Einschränkung aufzuerlegen». Damit wird aber auch den unterschiedlichsten und weit voneinander abweichenden nationalen Lösungen Tür und Tor geöffnet.

Für das schweizerische Recht sind massgebend die Artikel 33 und 35 des Luftfahrtgesetzes. Einmal bedarf die gewerbliche Ausführung von Flügen aller Art, die nicht unter den regelmässigen Linienverkehr fällt, einer Bewilligung des Eidgenössischen Luftamtes. Mit der Bewilligung, welche einem Ausländer erteilt wird, kann die Bedingung verknüpft werden, dass der ausländische Staat Gegenrecht hält. Artikel 162 der Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz überträgt dem Luftamt die Pflicht, darüber zu wachen, dass dabei Ausländern in der Schweiz in keinem Fall mehr Rechte zugestanden werden, als Schweizern im Heimatstaat der betreffenden Ausländer.

Sowohl die internationale Rechtsgrundlage als auch das schweizerische Luftrecht schliessen somit eine mehrseitige oder zweiseitige vertragliche Regelung nicht aus. Will sich die Aufsichtsbehörde nicht auf eine Prüfung der Gegenrechtsverhältnisse im Einzelfall verlassen, wozu normalerweise die nötige Zeit fehlt, drängt sich eine allgemeine vertragliche Regelung mit einzelnen Staaten oder mit einer Staatengruppe auf.

Bisher haben wir eine zwischenstaatliche Regelung über diesen Zweig des gewerblichen Luftverkehrs lediglich mit Grossbritannien getroffen im Abkommen vom 13. Mai 1952 zwischen der Schweiz und dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland über den Bedarfsluftverkehr (AS 1953, 1229). Die Erfahrungen, die in den letzten Jahren mit diesem Abkommen gesammelt wurden, gäben uns eher Anlass, uns auf diesem Gebiet vom Bilateralismus abzuwenden.

Bei der gegebenen, recht unklaren internationalen Rechtslage ist es nicht verwunderlich, dass das Postulat gestellt wurde, wenigstens auf einem beschränkten Raum eine mehrseitige, für eine bestimmte Staatengruppe verbindliche zwischenstaatliche Regelung zu finden. Im Frühjahr 1954 ergriff die in Strassburg tagende «Konferenz über die Zusammenarbeit im europäischen Luftverkehr» die Initiative und schlug den europäischen Staaten den Abschluss eines mehr-

seitigen Abkommens über die nicht regelmässigen Beförderungen in Europa vor. Gleichzeitig lud die Konferenz den Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und die zur Gründung empfohlene Europäische Zivilluftfahrtkommission ein, gestützt auf eine Reihe von Vorschlägen und Empfehlungen einen Abkommensentwurf aufzustellen.

Auf ihrer ersten Tagung im November/Dezember 1955 in Strassburg prüfte und genehmigte die Europäische Zivilluftfahrtkommission den in der Zwischenzeit ausgearbeiteten Abkommensentwurf. An dieser Tagung waren die Schweiz und 17 weitere europäische Staaten vertreten. Jugoslawien, acht aussereuropäische Staaten und zwölf internationale Organisationen bekundeten ihr Interesse an den Konferenzarbeiten durch Entsendung von Beobachtern.

Das in französischer, englischer und spanischer Sprache aufgelegte Abkommen wurde am 30. April 1956 in Paris von den bevollmächtigten Vertretern der Schweiz, Belgiens, Frankreichs und Luxemburgs unterzeichnet und steht seither allen andern Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtskommission zur Unterzeichnung offen. Bis heute ist das Abkommen neben den erwähnten vier Staaten auch von der Bundesrepublik Deutschland, Irland und den Niederlanden unterzeichnet worden. Das Abkommen tritt nach seiner Ratifikation durch zwei Mitgliedstaaten in Kraft (Art. 6, Ziff. 1).

Das Abkommen unterscheidet drei Gruppen von nicht regelmässigen Beförderungen mit Luftfahrzeugen:

1. Beförderungen zu humanitären Zwecken oder veranlasst durch höhere Gewalt, gelegentliche Beförderungen von Personen mit Luftfahrzeugen, die nur ein Ladevermögen von höchstens sechs Plätzen aufweisen, Beförderungen mit Luftfahrzeugen, deren ganzer Laderaum von einer physischen oder juristischen Person für ihren Personal- oder Warentransport gemietet ist, sowie vereinzelte Beförderungen, deren Häufigkeit zwischen zwei Verkehrsmittelpunkten nicht mehr als einen Flug im Monat beträgt. Diese erste Gruppe von Beförderungen wird zwischen den Vertragsstaaten gegenseitig frei und ohne jede Einschränkung oder Behinderung zugelassen (Art. 2, Ziff. 1).

2. Ausschliessliche Frachtbeförderungen und Personenbeförderungen zwischen Gebieten, die unter sich keine hinreichend direkte Verbindung durch Luftverkehrslinien besitzen. Diese zweite Gruppe geniesst grundsätzlich dieselbe Freiheit wie die erste Gruppe. Jeder Vertragsstaat kann indessen verlangen, dass diese Beförderungen aufgegeben werden, wenn sie sich als dem Linienverkehr abträglich erweisen (Art. 2, Ziff. 2).

3. Andere Beförderungen, als sie in den zwei ersten Gruppen aufgezählt wurden. Für diese dritte Gruppe ist ein Bewilligungsverfahren mit bestimmten Formalitäten vorgesehen. Das Abkommen versucht indessen auch hier, tragbare, prohibitive Schikanen nach Möglichkeit ausschliessende Verhältnisse zu schaffen (Art. 3).

Artikel 4 des Abkommens behandelt einlässlich das Verfahren, das bei auftretenden Meinungsverschiedenheiten anzuwenden ist.

Die restlichen Bestimmungen betreffen die üblichen formellen Punkte der Unterzeichnung, der Ratifikation, des Beitrittes, der Kündigung usw.

Das Abkommen ist als ein erster Versuch zu werten, im europäischen Raum in dieser komplizierten Materie eine gewisse Rechtseinheit zu schaffen, wobei sich die Verfasser des Abkommens darüber klar sind, dass später Verbesserungen der gefundenen Lösungen sicher noch möglich sein werden. Wir sind aber der Auffassung, dass jeder vernünftige Schritt zu einer Rechtsvereinheitlichung auf diesem Gebiet von schweizerischer Seite tatkräftige Unterstützung und Förderung verdient.

Wir behalten uns in diesem Zusammenhang vor, in einem späteren Zeitpunkt zu prüfen und zu entscheiden, ob im Interesse einer möglichst grossen Vereinheitlichung der nun multilateral aufgestellten Grundsätze über den internationalen nicht regelmässigen Luftverkehr unser Abkommen über den Bedarfsluftverkehr mit Grossbritannien nicht gekündigt werden sollte.

* * *

Alle Abkommen, die Gegenstand dieser Botschaft bilden, sind Staatsverträge von unbestimmter Dauer. Sie können jederzeit kurzfristig gekündigt werden: Das Abkommen über Verkehrsrechte für Beförderungen im nicht regelmässigen Luftverkehr auf 6 Monate, das Abkommen mit Argentinien auf 10 Monate und die andern Abkommen auf 12 Monate. Der Bundesbeschluss, dessen Entwurf wir Ihnen in der Beilage unterbreiten, ist daher dem Referendum nicht unterstellt.

Die sechs Abkommen lagen im Laufe der letzten Jahre alle der Eidgenössischen Luftfahrtkommission zur Begutachtung vor. Die Kommission nahm von allen Abkommen in zustimmendem Sinn Kenntnis und befürwortete insbesondere die Bestrebungen, den nicht regelmässigen gewerblichen Luftverkehr innerhalb des europäischen Raumes nach einheitlichen Richtlinien zu ordnen.

Wir beantragen Ihnen, den sechs Luftverkehrsabkommen zuzustimmen und den beiliegenden Beschlussesentwurf anzunehmen.

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

Bern, den 19. Oktober 1956.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Feldmann

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend
**die Genehmigung von Abkommen über den
gewerbsmässigen Luftverkehr**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. Oktober 1956,
beschliesst:

Einzigter Artikel

Die Abkommen über die Errichtung und den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien mit Norwegen vom 30. Dezember 1954, mit Argentinien vom 25. Januar 1956, mit der Bundesrepublik Deutschland vom 2. Mai 1956, mit Japan vom 24. Mai 1956, mit Italien vom 4. Juni 1956 sowie das Mehrseitige Abkommen vom 30. April 1956 über Verkehrsrechte für Beförderungen im nicht regelmässigen Luftverkehr in Europa werden genehmigt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

Abkommen
über
**den regelmässigen Luftverkehr zwischen der Schweiz
und Norwegen**

Abgeschlossen in Bern am 30. Dezember 1954
Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Königlich Norwegische Regierung 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 Gebiete nach Möglichkeit zu fördern,

dass es daher notwendig ist, zwischen der Schweiz und Norwegen ein Abkommen über die Beförderung durch regelmässige Luftverkehrslinien zu treffen,

haben zu diesem Zweck gehörig ausgewiesene Bevollmächtigte ernannt, welche die nachfolgenden Bestimmungen vereinbart haben:

Artikel 1

1. Die Vertragsstaaten gewähren einander in Friedenszeiten die im beigefügten Anhang einzeln aufgeführten Rechte für die Errichtung der in diesem Anhang umschriebenen internationalen Luftverkehrslinien, welche ihr Staatsgebiet durchqueren oder verbinden.

2. Jeder Vertragsstaat bezeichnet für den Betrieb der vereinbarten Linien eine Luftverkehrsunternehmung und bestimmt das Datum der Eröffnung dieser Linien.

Artikel 2

1. Jeder Vertragsstaat erteilt unter Vorbehalt des nachfolgenden Artikels 8 der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates die erforderliche Betriebsbewilligung.

2. Bevor ihr jedoch gestattet wird, die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben, kann die bezeichnete Unternehmung angehalten werden, sich bei

der für die Erteilung der Betriebsbewilligung zuständigen Luftfahrtbehörde darüber auszuweisen, dass sie den Bedingungen der von dieser Behörde normalerweise angewendeten Gesetze und Verordnungen genüge.

Artikel 3

Die Vertragsstaaten kommen überein, dass:

1. das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmung der Verkehrsnachfrage angepasst wird;

2. die bezeichneten Unternehmungen auf den gemeinsamen Strecken auf ihre wechselseitigen Interessen Rücksicht nehmen werden, um ihre Linien nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen;

3. die vereinbarten Linien vor allem ein Beförderungsangebot zur Verfügung stellen, welches der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, welchem die Unternehmung angehört, und den Staaten, nach welchen der Verkehr bestimmt ist, entspricht;

4. die bezeichneten Unternehmungen gleiche und gerechte Möglichkeiten genießen, um zwischen dem schweizerischen und norwegischen Staatsgebiet irgend eine durch das Abkommen oder seinen Anhang vorgesehene Linie zu betreiben;

5. das Recht an den in den nachstehenden Tabellen aufgeführten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, entsprechend den von der schweizerischen und norwegischen Regierung bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt werden soll und unter Bedingungen, bei denen das Beförderungsangebot angepasst ist:

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

Artikel 4

Die Tarife werden in vernünftiger Höhe festgesetzt, wobei die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn und die besonderen Gegebenheiten jeder Linie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit in Betracht zu ziehen sind. Die Empfehlungen des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) sind ebenfalls zu berücksichtigen. Fehlen solche Empfehlungen, so beraten sich die verzeichneten schweizerischen und norwegischen Unternehmungen mit den Luftverkehrsunternehmungen dritter 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 dieses Abkommens vorgesehene Verfahren angewendet.

Artikel 5

1. Die Vertragsstaaten vereinbaren, dass die Gebühren, welche sie von ihren Luftverkehrsunternehmungen für die Benützung der Flughäfen und anderer Einrichtungen erheben, nicht höher sein sollen als jene, welche hiefür den auf ähnlichen internationalen Linien eingesetzten nationalen Luftfahrzeugen auferlegt werden.

2. Brennstoffe und Ersatzteile, welche durch die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates oder für deren Rechnung auf dem Gebiete eines Vertragsstaates eingeführt oder an Bord genommen werden und ausschliesslich für die Luftfahrzeuge der genannten Unternehmung bestimmt sind, sollen unter Vorbehalt des Gegenrechts, gemäss der nationalen Regelung zollfrei sein. Hinsichtlich der Revisions- und andern Abgaben und nationalen Gebühren unterliegen sie der gleichen Behandlung, wie wenn sie an Bord nationaler Luftfahrzeuge welche auf internationalen Linien eingesetzt sind, eingeführt worden wären.

3. Jedes Luftfahrzeug, welches die bezeichnete Unternehmung auf den vereinbarten Linien verwendet, sowie Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, welche in den Luftfahrzeugen verbleiben, sind im Gebiete des andern Vertragsstaates zollfrei und von Revisions- und andern Abgaben und nationalen Gebühren befreit, selbst dann, wenn diese Sachen auf Flügen über dem genannten Staatsgebiet durch oder in diesen Luftfahrzeugen verwendet oder verbraucht werden.

Artikel 6

In Kraft stehende Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche von einem Vertragsstaat ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden vom andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien als gültig anerkannt. Jeder Vertragsstaat behält sich indessen das Recht vor, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche eigenen Staatsangehörigen durch einen andern Vertragsstaat ausgestellt wurden, für den Verkehr über seinem eigenen Staatsgebiet nicht anzuerkennen.

Artikel 7

1. Die Gesetze und Verordnungen eines Vertragsstaates über den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge in seinem Gebiet oder über die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet sind auf die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates anwendbar.

2. Die Gesetze und Verordnungen, welche auf dem Gebiete eines Vertragsstaates die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzun-

gen oder Frachtsendungen regeln, wie die Vorschriften über Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf die Fluggäste, Besatzungen oder Waren, welche durch die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates befördert werden, anwendbar, solange sich diese Luftfahrzeuge auf dem genannten Staatsgebiet befinden.

3. Die Fluggäste, welche das Gebiet eines Vertragsstaates durchreisen, unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Gepäck und Waren im direkten Durchgangsverkehr sind von Zoll-, Revisions- und ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 8

1. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, eine Betriebsbewilligung für die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates zu verweigern oder zu widerrufen, wenn ihm nicht bewiesen wird, dass ein überwiegender Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb dieser Unternehmung in Händen von Staatsangehörigen des einen oder andern Vertragsstaates liegen, oder wenn die Unternehmung sich nicht den in Artikel 7 hiervoor erwähnten Gesetzen und Verordnungen unterzieht, oder wenn sie die aus diesem Abkommen sich ergebenden Pflichten nicht erfüllt.

2. Für eine gemeinsame Luftverkehrsunternehmung, welche gemäss Kapitel XVI des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt gebildet und von einem Vertragsstaat bezeichnet wurde, werden die Erfordernisse des ersten Absatzes dieses Artikels als erfüllt betrachtet, wenn auf Grund besonderer Vereinbarungen die Betriebsbewilligung allen nach den Bestimmungen des Kapitels XVI an dieser Unternehmung Beteiligten erteilt worden ist. In diesem Falle muss die gemeinsame Unternehmung eine von einzelnen Luftverkehrsunternehmungen gebildete Betriebsorganisation sein, und es müssen ein wesentlicher Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb einer der Unternehmungen in Händen mindestens eines Vertragsstaates oder seiner Staatsangehörigen liegen.

Artikel 9

1. Die Vertragsstaaten kommen überein, jede Meinungsverschiedenheit über die Auslegung und Anwendung dieses Abkommen oder seines Anhangs, welche nicht auf dem Wege direkter Verhandlungen beseitigt werden kann, einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

2. Eine solche Meinungsverschiedenheit wird zur schiedsgerichtlichen Erledigung dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, errichtet durch das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, unterbreitet.

3. Die Vertragsstaaten können jedoch in gegenseitigem Einvernehmen die Meinungsverschiedenheit entweder durch ein Schiedsgericht oder durch irgendeine andere durch sie bezeichnete Person oder Organisation schlichten lassen.

4. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich dem ergangenen Schiedsspruch zu unterziehen.

Artikel 10

Dieses Abkommen ist bei der durch das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt geschaffenen Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu hinterlegen.

Artikel 11

1. Dieses Abkommen ist vom Datum seiner Unterzeichnung an anwendbar.

Der Schweizerische Bundesrat wird der Königlich Norwegischen Regierung die Genehmigung des Abkommens durch die Eidgenössischen Räte auf diplomatischem Wege anzeigen, und die Königlich Norwegische Regierung betrachtet dieses Abkommen vom Datum der Anzeige des Schweizerischen Bundesrates an als endgültig.

2. Die Luftfahrtsbehörden der Vertragsstaaten werden sich von Zeit zu Zeit im Geiste enger Zusammenarbeit beraten, um sich über die Anwendung der in diesem Abkommen und seinem Anhang aufgestellten Grundsätze und deren befriedigende Verwirklichung zu vergewissern.

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

4. Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen oder der nachstehenden Tabellen können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten vereinbart werden. Sie treten in Kraft, nachdem ihre Genehmigung auf diplomatischem Wege bekanntgegeben worden ist.

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

So geschehen zu Bern, am 30. Dezember 1954, in doppelter Ausfertigung, in französischer und norwegischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) *Max Petitpierre*

Für die Königlich Norwegische
Regierung:

(gez.) *Peter Anker*

Anhang

Die von einem Vertragsstaat bezeichnete Unternehmung ist auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates zum Durchgangsverkehr und zu nichtkommerziellen Zwischenlandungen berechtigt; sie kann auch die für den internationalen Verkehr vorgesehenen Einrichtungen benützen. Sie ist ausserdem berechtigt, auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates und auf den in den nachstehenden Tabellen bezeichneten Linien im internationalen Verkehr Fluggäste, Post- und Frachtsendungen zu den in diesem Abkommen festgesetzten Bedingungen aufzunehmen und abzusetzen.

Tabelle I

Linien, welche die durch die Schweiz bezeichnete Unternehmung betreiben kann:

1. Schweiz-Punkte in Deutschland und oder Amsterdam-Kopenhagen-Punkte in Schweden-Oslo und oder Stavanger.
2. Schweiz-Punkte in Deutschland und oder Amsterdam-Kopenhagen-Punkte in Schweden-Punkte in Norwegen und darüber hinaus.

Tabelle II

Linien, welche die durch Norwegen bezeichnete Unternehmung betreiben kann:

1. Punkte in Skandinavien-Hamburg und oder Berlin-Frankfurt und oder Stuttgart-Zürich und oder Genf.
2. Punkte in Skandinavien-Hamburg und oder Amsterdam und oder Düsseldorf und oder Frankfurt und oder München-Zürich und oder Genf-Mailand und oder Rom-Beirut und oder Damaskus-Teheran.
3. Punkte in Skandinavien-Hamburg und oder Amsterdam und oder Frankfurt und oder Stuttgart und oder München-Zürich und oder Genf-Rom-Khartum-Nairobi und darüber hinaus.
4. Punkte in Skandinavien-Frankfurt-Zürich und oder Genf-Rom-Damaskus-Basra oder Abadan-Karachi-Kalkutta-Bangkok und darüber hinaus.
5. Punkte in Skandinavien-Hamburg-Frankfurt-Zürich und oder Genf-Lissabon und oder Casablanca-Dakar oder Salzinsel-Recife-Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos Aires und darüber hinaus.

Die bezeichneten Unternehmungen können auf allen oder einem Teil der Flüge, die an gewissen vorstehend angegebenen Punkten vorgesehenen Zwischenlandungen unterlassen.

Abkommen
über
**den regelmässigen Luftverkehr zwischen der Schweiz
und der Republik Argentinien**

Abgeschlossen in Buenos Aires am 25. Januar 1956

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Republik Argentinien, in Erwägung,

dass die Möglichkeiten der Handelsluftfahrt als Beförderungsmittel beträchtlich zugenommen haben,

dass diese Beförderungsart dank der ihr wesenseigenen Merkmale die gegenseitige Annäherung unter den Völkern durch rasche Verbindungen erleichtert,

dass es zweckmässig erscheint, die Luftverkehrsverbindungen zwischen den Vertragsstaaten in sicherer und geordneter Weise aufzubauen und, unbeschadet der nationalen und regionalen Interessen, die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet nach Möglichkeit zu fördern,

dass es wünschbar ist, ein allgemeines mehrseitiges Abkommen über den regelmässigen internationalen Luftverkehr abzuschliessen,

dass es bis zum Inkrafttreten eines solchen Abkommens unter den Vertragsstaaten notwendig ist, nach den Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago abgeschlossenen Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt zwischen der Schweiz und der Republik Argentinien ein Abkommen über den Betrieb von Luftverkehrslinien abzuschliessen,

haben ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten ernannt, welche die nachfolgenden Bestimmungen vereinbart haben:

Art. 1

Die Vertragsstaaten gewähren einander in Friedenszeiten gegenseitig die im Anhang umschriebenen Rechte für die Errichtung der darin festgelegten regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien, nachstehend als «vereinbarte Linien» bezeichnet.

Art. 2

a. Jede vereinbarte Linie kann vom Vertragsstaat, dem die im Anhang umschriebenen Rechte gewährt werden, nach eigener Wahl sofort oder zu einem späteren Zeitpunkt in Betrieb gesetzt werden, sofern:

1. der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt werden, eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmungen für den Betrieb der im erwähnten Anhang festgelegten Linie oder Linien bezeichnet hat;
2. der Vertragsstaat, welcher die Rechte gewährt, die bezeichneten Unternehmungen zur Eröffnung der vereinbarten Linien ermächtigt hat, was unter Vorbehalt von Absatz *b* dieses Artikels und von Artikel 7 ohne Verzug zu geschehen hat.

b. Bevor diesen Unternehmungen gestattet wird, die vereinbarten Linien zu betreiben, können sie angehalten werden, sich über ihre Eignung auszuweisen. Massgebend sind dabei die von den Luftfahrtbehörden, welche die Bewilligung erteilen und den Betrieb zulassen, üblicherweise angewendeten Gesetze und Verordnungen.

Art. 3

Um jede Sonderbehandlung zu vermeiden und den Grundsatz der Gleichbehandlung zu wahren, wird folgendes vereinbart:

a. Die Gebühren und übrigen Abgaben, die jeder Vertragsstaat den vom andern Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen für die Benützung der Flughäfen und anderer Erleichterungen auferlegt oder auferlegen lässt, sollen nicht höher sein als die, welche die eigenen nationalen Unternehmungen, die ähnliche internationale Linien betreiben, zu entrichten haben.

b. Brennstoffe, Schmierstoffe und Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung sowie das im allgemeinen zum ausschliesslichen Gebrauch durch Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Unternehmungen eines Vertragsstaates eingesetzt werden, bestimmte Material, welches durch oder für diese Unternehmung in das Gebiet des andern Vertragsstaates eingeführt oder dort für den Gebrauch durch die Luftfahrzeuge dieser Unternehmungen an Bord genommen wird, soll bezüglich Zoll- und Revisionsgebühren sowie andern Abgaben, die den auf ähnlichen internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeugen auferlegt sind, gleich behandelt werden wie die Waren der eigenen Staatsangehörigen oder wie die aus dem meistbegünstigten Staat eingeführten Waren.

c. Die auf den vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eines Vertragsstaates sowie Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung, das Material im allgemeinen und Bordvorräte, welche in diesen Luftfahrzeugen verbleiben, sind auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates zollfrei und von Revisionsgebühren und andern Abgaben befreit, selbst dann, wenn die genannten Sachen auf Flügen über diesem Staatsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

d. Die in Absatz *c* erwähnten Gegenstände, welche unter die in dieser Bestimmung vorgesehene Befreiung fallen, dürfen ohne Einwilligung der Zollbehörden eines Vertragsstaates nicht aus Luftfahrzeugen des andern Vertragsstaates ausgeladen werden. Bis zur Wiederausfuhr oder Benützung bleiben diese Gegenstände der zollamtlichen Kontrolle des andern Vertragsstaates unterworfen, ohne dass jedoch die Verfügbarkeit über sie eingeschränkt wäre.

Art. 4

In Kraft stehende Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche von einem Vertragsstaat ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden vom andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien als gültig anerkannt. Jeder Vertragsstaat behält sich jedoch das Recht vor, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche eigenen Staatsangehörigen durch den andern Vertragsstaat oder einen dritten Staat ausgestellt wurden, für Flüge über seinem eigenen Staatsgebiet nicht anzuerkennen.

Art. 5

a. Die Gesetze und Verordnungen jedes Vertragsstaates über den Einflug, den Aufenthalt in seinem Gebiet und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge sowie über den Betrieb, den Verkehr und die Navigation dieser Luftfahrzeuge während ihrer Anwesenheit innerhalb seiner Gebietsgrenzen, sind auf die Luftfahrzeuge der vom andern Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen anwendbar.

b. Die Gesetze und Verordnungen, die auf dem Gebiet jedes Vertragsstaates die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise der von Luftfahrzeugen beförderten Fluggäste, Besatzungen oder Waren regeln, wie die Vorschriften über polizeiliche Ordnung, Einreise, Einwanderung und Abfertigung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf die Fluggäste, Besatzungen und Waren anwendbar, die sich an Bord der auf den vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge befinden.

c. Fluggäste, die das Gebiet eines Vertragsstaates durchreisen, sind einer vereinfachten Kontrolle unterworfen. An Bord von Luftfahrzeugen eines Vertragsstaates befindliches Gepäck und Waren sind im direkten Durchreiseverkehr auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates von Zoll-, Revisions- und ähnlichen Gebühren befreit.

Art. 6

a. Die Flughafen-, Zoll-, Einwanderungs-, Polizei- und Sanitätsbehörden verfahren bei der Anwendung der in den Artikeln 3 und 5 vorgesehenen Bestimmungen auf die einfachste und schnellste Weise, um jede Verspätung der auf den vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge zu vermeiden. Diese Behörden nehmen auf diese Bestimmung bei der Ausarbeitung und Anwendung ihrer Vorschriften Rücksicht.

b. Die Konsular-, Einwanderungs- und Polizeibehörden jedes Vertragsstaates stellen den Mitgliedern der Besatzungen der vom andern Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen, die auf den vereinbarten Linien in Luftfahrzeugen im Dienste stehen und im Besitze der in Artikel 4 vorgesehenen Ausweise und Bewilligungen sind, auf die einfachste und schnellste Weise für eine unbeschränkte Anzahl von Reisen Einreisesehenke mit einjähriger Gültigkeit aus.

Art. 7

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die in Artikel 2 vorgesehene Betriebsbewilligung für eine vom andern Vertragsstaat bezeichnete Unternehmung zu verweigern oder zu widerrufen, wenn er aus guten Gründen es als nicht erwiesen betrachtet, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb dieser Unternehmung in Händen von Staatsangehörigen des andern Vertragsstaates liegen, ebenso wenn eine von einem Vertragsstaat bezeichnete Unternehmung sich den Gesetzen und Verordnungen des andern Vertragsstaates nicht unterzieht oder wenn sie die aus diesem Abkommen und seinem Anhang sich ergebenden Pflichten nicht erfüllt.

Art. 8

Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, in Übereinstimmung mit Artikel 2 und unter Anzeige an den andern Vertragsstaat andere nationale Unternehmungen an Stelle der für den Betrieb der vereinbarten Linien vorgesehenen zu bezeichnen. Die neubezeichneten Unternehmungen haben die gleichen Rechte und Pflichten wie die bisherigen.

Art. 9

Die von jedem Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen müssen eine mit hinreichenden Vollmachten versehene gesetzliche Vertretung haben, welche gegenüber den zuständigen Behörden des andern Vertragsstaates für die von diesen Unternehmungen auf Grund ihrer Tätigkeit eingegangenen Verpflichtungen eintreten können.

Art. 10

Wenn einer der Vertragsstaaten irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern wünscht, kann er um eine Beratung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten nachsuchen. Änderungen am Anhang oder den Tabellen können zwischen den Luftfahrtbehörden direkt vereinbart werden. Diese Beratungen beginnen innert sechzig Tagen, vom Datum des Ansuchens an gerechnet.

Jede an diesem Abkommen oder seinem Anhang unter den genannten Behörden vereinbarte Änderung tritt in Kraft, nachdem ihre Genehmigung auf diplomatischem Wege bekanntgegeben wurde.

Art. 11

Beabsichtigt ein Vertragsstaat, dieses Abkommen zu kündigen, so sucht er beim andern Vertragsstaat um eine Beratung nach. Ist innert einer Frist von sechzig Tagen nach dem Datum des Ansuchens keine Einigung zustande gekommen, so kann der erste Vertragsstaat seine Kündigung anzeigen. Von einer solchen Kündigung ist gleichzeitig die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Kenntnis zu setzen.

Nach Erhalt dieser Mitteilung tritt dieses Abkommen auf den in der Anzeige angegebenen Zeitpunkt ausser Kraft, sofern zehn Monate nach dem Empfangsdatum der Anzeige durch den andern Vertragsstaat verstrichen sind.

Bestätigt der andere Vertragsstaat den Empfang nicht, so gilt die Anzeige vierzehn Tage nach ihrem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) als erhalten.

Art. 12

Jede Meinungsverschiedenheit unter den Vertragsstaaten über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhangs, der nicht durch direkte Verhandlungen zwischen den bezeichneten Unternehmungen oder den Luftfahrtbehörden oder den betreffenden Regierungen beigelegt werden kann, ist nach den üblichen Bestimmungen des internationalen Rechts einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich allfälligen im Verlauf des Verfahrens verfügbaren vorläufigen Massnahmen sowie dem Schiedsspruch, der in jedem Fall als endgültig zu betrachten ist, zu unterziehen.

Art. 13

Dieses Abkommen und sein Anhang und alle damit in Zusammenhang stehenden Verträge und Schriftstücke sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zu hinterlegen.

Art. 14

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

Art. 15

Allfällige nicht strafbare Verstösse des Personals der von einem Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen gegen die internen Vorschriften der Luftfahrt sind den Luftfahrtbehörden dieses Vertragsstaates durch die Luftfahrtbehörden des Vertragsstaates, auf dessen Gebiet der Verstoß begangen wurde, anzuzeigen. Handelt es sich um einen schweren Verstoß, sind die genannten Behörden berechtigt, entsprechende Disziplinar massnahmen zu verlangen. Im Wiederholungsfalle kann der Widerruf der den verantwortlichen Unternehmungen gewährten Rechte verlangt werden.

Art. 16

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs gilt folgendes:

a. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bedeutet für die Schweiz das Luftamt des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes und für die Republik Argentinien die Verkehrs- und Luftfahrtministerien oder in beiden Fällen jede

zur Übernahme der gegenwärtig von ihnen ausgeübten Funktionen ermächtigte Person oder Organisation.

b. Der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bezieht sich auf jede Luftverkehrsunternehmung, die ein Vertragsstaat nach Artikel 2 unter Anzeige an die Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates für den Betrieb der vereinbarten Linien bestimmt hat.

c. Der Ausdruck «Beförderungsangebot» bedeutet die Nutzlast, ausgedrückt für die Fluggäste nach der Anzahl der Sitze, für Fracht- und Postsendungen nach dem Gewicht, wie sie auf einer vereinbarten Linie während einer bestimmten Zeit von allen für den Betrieb dieser Linie eingesetzten Luftfahrzeugen zur Verfügung gestellt wird.

d. Der Ausdruck «Strecke» bedeutet den vorgezeichneten Flugweg, den ein auf einer regelmässigen Luftverkehrslinie für die öffentliche Beförderung von Personen, Post- und Frachtsendungen eingesetztes Luftfahrzeug einhalten muss.

e. Der Ausdruck «Flugzeugwechsel» bedeutet, dass über einen bestimmten Zwischenhalt einer Strecke hinaus der Verkehr von derselben Unternehmung mit einem andern Flugzeugmuster weitergeführt wird.

f. Als «schweizerisch-argentinischer Verkehr» gilt jener Luftverkehr, der sich von schweizerischem Gebiet als Herkunftsland nach argentinischem Gebiet als endgültigem Bestimmungsland und von argentinischem Gebiet als Herkunftsland nach schweizerischem Gebiet als endgültigem Bestimmungsland abwickelt, gleichgültig, ob dieser Verkehr durch nationale Luftverkehrsunternehmungen des einen oder des andern Landes oder durch andere ausländische Unternehmungen versehen wird.

Art. 17

Die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten lösen in gegenseitigem Einvernehmen und auf der Grundlage der Gegenseitigkeit jede auf die Durchführung dieses Abkommens und seines Anhanges bezügliche Frage und beraten sich von Zeit zu Zeit, um sich über die Anwendung der aufgestellten Grundsätze und über die befriedigende Verwirklichung der erstrebten Ziele zu verständigen.

Art. 18

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, bei den Regierungen jener Staaten, über welche die im Anhang festgelegten Strecken führen, sich für eine vollständige und wirksame Durchführung dieses Abkommens zu verwenden.

Art. 19

Dieses Abkommen ist mit dem Tage seiner Unterzeichnung durch die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten anwendbar.

Es tritt mit dem Tage in Kraft, an dem seine Ratifizierung gegenseitig auf diplomatischem Wege bekanntgegeben wird.

So geschehen in Buenos Aires, am fünfundzwanzigsten Januar tausendneunhundertsechsfünfzig in doppelter Ausfertigung, in französischer und spanischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:
(gez.) *Fumasoli*

Für die Regierung der Republik
Argentinien:
(gez.) *L. A. Podestá Costa*
(gez.) *S. E. Bonnet*
(gez.) *Julio Cés. Clause*

Anhang

I.

Der Schweizerische Bundesrat gewährt der Regierung der Republik Argentinien das Recht, auf den in nachfolgender Tabelle B festgelegten Strecken durch eine oder mehrere von ihr bezeichneten Unternehmungen Luftverkehrslinien zu betreiben, während anderseits die Regierung der Republik Argentinien dem Schweizerischen Bundesrat für die in nachfolgender Tabelle A festgelegten Strecken dasselbe Recht gewährt. Die Kabotage ist dabei nicht eingeschlossen.

II.

Die von jedem Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen sind auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates und auf jeder in den nachfolgenden Tabellen festgelegten Strecke zum Transitverkehr durch dieses Gebiet ohne Zwischenlandungen und zu nichtkommerziellen Landungen in den dem internationalen Verkehr offenstehenden Flughäfen berechtigt.

III.

a. Die bezeichneten Unternehmungen sind ausserdem berechtigt, unter den in diesem Abschnitt festgesetzten Bedingungen im internationalen Verkehr Fluggäste, Post- und Frachtsendungen an den in den nachfolgenden Tabellen erwähnten Punkten abzusetzen und aufzunehmen.

b. Damit den bezeichneten Unternehmungen für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsstaaten die gleichen Möglichkeiten offenstehen, sollen sie gerecht und billig behandelt werden.

c. Die bezeichneten Unternehmungen haben auf den gemeinsamen Strecken auf ihre wechselseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um ihre Linien nicht gegenseitig in ungebührlicher Weise zu beeinträchtigen. Mit der Verwendung von Luftfahrzeugen anderer Muster als jener der bezeichneten Unternehmung eines Vertragsstaates durch den andern Vertragsstaat wird dieser Grundsatz nicht verletzt. Wenn die durch einen Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen vorübergehend verhindert sind, die ihnen durch diesen Absatz zuerkannten Möglichkeiten unverzüglich auszunützen, so werden die beiden Vertragsstaaten die Lage überprüfen um die notwendige Entwicklung des Verkehrs zu fördern. Wenn eine durch diesen Vertragsstaat bezeichnete Unternehmung mit der Betriebsaufnahme der vereinbarten Linien im Gebiet des andern Vertragsstaates zu beginnen oder die Häufigkeit ihrer Flüge zu vermehren wünscht, um so der gleichen Vorteile teilhaftig zu werden, dann muss die durch den andern Vertragsstaat bezeichnete Unternehmung, wenn es die Umstände erfordern, vier Monate nachdem ihr dies angezeigt wurde, diejenigen Linien, welche sie, in Ausnützung der weiter oben genannten Lage entwickelt hat, abbauen.

d. Auf jeder in den nachfolgenden Tabellen festgelegten Strecke haben die vereinbarten Linien auf der Grundlage einer als vernünftig erachteten Nachfrage vor allem ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das den normalen und vernünftigerweise zu erwartenden Bedürfnissen des internationalen Verkehrs von und nach dem Vertragsstaat, der die Unternehmung für den Betrieb der erwähnten Linien bezeichnet hat, entspricht.

Im Rahmen des nach dem vorausgehenden Abschnitt zur Verfügung gestellten Beförderungsangebotes und in Ergänzung desselben können die von einem Vertragsstaat bezeichneten Unternehmungen auch jene Verkehrsnachfrage berücksichtigen, die sich zwischen dem Gebiet dritter Staaten, welche auf den Strecken der nachfolgenden Tabellen liegen, und dem Gebiet des andern Vertragsstaates ergibt.

e. Zu dem in Absatz *d* erwähnten Beförderungsangebot kann ein zusätzliches Angebot zur Verfügung gestellt werden, sooft es die Verkehrsnachfrage der Staaten rechtfertigt, die auf den Strecken der nachfolgenden Tabellen liegen. Werden damit die Interessen eines Vertragsstaates beeinträchtigt, so beraten sich die Vertragsstaaten vorgängig darüber.

Jeder der Vertragsstaaten verpflichtet sich, der Unternehmung des andern Vertragsstaates Ergänzungsverkehr im Sinne der fünften Freiheit ausüben zu lassen, und zwar zu einem Prozentsatz, der nicht kleiner ist, als er auch den andern ausländischen Unternehmungen gewährt wird, welche sich in den gleichen Verhältnissen befinden, soweit es sich dabei um das gleiche Teilstück der Strecke handelt.

f. Bei der Anwendung der Absätze *d* und *e* haben die Staaten, welche an den Strecken der nachfolgenden Tabellen interessiert sind, einen grundlegenden Anspruch auf Förderung der örtlichen und regionalen Linien.

g. Die Vertragsstaaten sind verpflichtet, sich von Zeit zu Zeit gegenseitig zu beraten, um die Bedingungen zu prüfen, unter welchen die bezeichneten Unternehmungen diesen Abschnitt anwenden, ferner um sich darüber zu vergewissern, dass die Interessen ihrer örtlichen und regionalen Linien sowie ihre Langstreckenbetriebe nicht beeinträchtigt werden.

Bei diesen Beratungen stützen sich die Vertragsstaaten auf die Statistik über den bewältigten Verkehr, und sie verpflichten sich zu deren gegenseitiger regelmässiger Zustellung.

Wenn ein zwischen den Vertragsstaaten liegender Staat sich über eine Beeinträchtigung seiner örtlichen oder regionalen Linien beschwert, beraten sich die Vertragsstaaten sofort, um in jedem Einzelfall die vorhergehenden Bestimmungen konkret und praktisch anzuwenden.

IV.

a. Die Tarife sollen in vernünftiger Höhe vereinbart werden, wobei vor allem die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn, die vorgeschlagenen Tarife der andern Unternehmungen, welche die gleiche Strecke ganz oder teilweise befliegen, sowie die besonderen Gegebenheiten jeder vereinbarten Linie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, in Betracht zu ziehen sind.

b. Die bei einer Zwischenlandung auf Strecken der nachfolgenden Tabellen bei der Aufnahme oder beim Absetzen von Personen oder Sachen angewendeten Tarife dürfen nicht niedriger sein als die von Luftverkehrsunternehmungen des Vertragsstaates für denselben Verkehr beim Betrieb der örtlichen oder regionalen Linien auf dem betreffenden Streckenabschnitt angewandten.

c. Die Tarife, die auf den vereinbarten Linien zwischen den in nachfolgenden Tabellen genannten Punkten der Gebiete der Vertragsstaaten angewendet werden sollen, sind nach Möglichkeit durch eine Verständigung unter den bezeichneten Unternehmungen festzusetzen.

Hierbei können diese Unternehmungen entweder:

1. die Beschlüsse anwenden, welche durch den Internationalen Lufttransportverband (IATA), in seinem Verfahren zur Bestimmung der Tarife allenfalls genehmigt wurden, oder
2. sich direkt verständigen, wenn nötig, nach Beratung mit Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten, welche dieselben Strecken ganz oder teilweise befliegen.

d. Die so vereinbarten Tarife sind mindestens dreissig Tage vor ihrer Inkraftsetzung den Luftfahrtsbehörden der Vertragsstaaten zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung dieser Behörden verkürzt werden.

e. Können sich die bezeichneten Unternehmungen nicht auf einen Tarif nach Absatz *c* einigen oder stimmt ein Vertragsstaat dem ihm nach Absatz *d* unterbreiteten Tarif nicht zu, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten, eine befriedigende Regelung herbeizuführen.

In letzter Linie wird die Frage dem in Artikel 12 dieses Abkommens vorgesehenen Schiedsgericht unterbreitet.

Der Vertragsstaat, der seine Zustimmung verweigert hat, ist berechtigt, vom andern Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der bisher gültigen Tarife zu verlangen, bis der Schiedsspruch gefällt ist oder bis nach Artikel 12 des Abkommens vorläufige Massnahmen getroffen worden sind.

V.

Werden aus betriebswirtschaftlichen Gründen auf den einzelnen Abschnitten der in den nachfolgenden Tabellen festgelegten Strecken verschiedene Luftfahrzeuge eingesetzt und findet der Luftfahrzeugwechsel auf dem Gebiet eines Vertragsstaates an einem in diesen Tabellen erwähnten Punkt statt, so ist das zweite Luftfahrzeug anschlusspflichtig und hat üblicherweise die Ankunft des ersten abzuwarten.

Verfügt das zwischen dem Punkt, wo der Wechsel stattfindet, und den darüber hinaus gelegenen Punkten eingesetzte Luftfahrzeug über ein gewisses Beförderungsangebot, so kann von diesem Angebot im internationalen Verkehr für den Hin- und Rückflug von und nach dem Gebiet, wo der Wechsel stattgefunden hat, Gebrauch gemacht werden. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen des Abkommens und dieses Anhangs, besonders der Absätze *d*, *e*, *f* und *g* des vorstehenden Abschnittes III.

Ein Luftfahrzeugwechsel darf auf den Gebieten des einen oder des andern Vertragsstaates nicht stattfinden, wenn damit von den Wesensmerkmalen eines Langstreckenbetriebes abgewichen wird oder die Grundsätze des Abkommens und dieses Anhangs damit nicht vereinbar sind.

VI.

Änderungen der in den nachfolgenden Tabellen festgelegten Strecken, welche Zwischenlandungen auf andern Gebieten als denen der Vertragsstaaten betreffen, sind nicht als eine Änderung dieses Anhangs zu betrachten. Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsstaates können daher eine solche Änderung einseitig vornehmen, jedoch unter sofortiger Anzeige an die Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates.

Sind diese Behörden unter Berücksichtigung der Grundsätze des vorstehenden Abschnittes III der Ansicht, dass die Interessen ihrer nationalen Luftverkehrsunternehmungen durch die erwähnte Änderung beeinträchtigt werden, und wird der Verkehr zwischen ihrem eigenen Gebiet und dem Punkt der neuen Zwischenlandung in einem dritten Staat gleichzeitig durch ihre nationalen Unter-

nehmungen und diejenigen des dritten Staates aufrecht erhalten, so verständigen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten mit denjenigen des dritten Staates, um eine befriedigende Lösung herbeizuführen.

VII.

Sobald dieses Abkommen zur Anwendung gelangt, teilen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten gegenseitig möglichst bald mit, welche Bewilligungen für den ganzen oder teilweisen Betrieb der vereinbarten Linien sie ihren eigenen Luftverkehrsunternehmungen erteilt haben. Diese Mitteilungen umfassen insbesondere eine Abschrift der erteilten Bewilligungen, ihre allfälligen Änderungen sowie sämtlicher Beilagen.

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten lassen sich gegenseitig mindestens fünfzehn Tage vor Inbetriebsetzung ihrer Linien die Flugpläne sowie Angaben über die Verkehrsichte und über die verwendeten Luftfahrzeugmuster zur Genehmigung zukommen. Allfällige Änderungen sind ebenfalls bekanntzugeben.

VIII.

Solange für die Einreise von Ausländern in beiden Staaten ein Sichtvermerk verlangt wird, müssen die auf den vereinbarten Linien eingesetzten und im Bordverzeichnis der Luftfahrzeuge der Vertragsstaaten aufgeführten Besatzungsmitglieder gültige und vorschriftsgemäss mit dem Sichtvermerk versehene Reisepässe besitzen sowie Identitätskarten, die von den bezeichneten Unternehmungen, denen die Besatzung angehört, ausgestellt worden sind.

Tabelle A

Linien, welche die schweizerischen Luftverkehrsunternehmungen betreiben können.

1. Linien nach argentinischem Gebiet:

Genf oder Zürich oder Basel-Lissabon (oder Rom)-Casablanca (oder Tanger oder Tunis oder Algier)-Dakar oder Salzinsel-Recife oder Natal-Rio de Janeiro-Sao Paulo-Montevideo-Buenos Aires, in beiden Richtungen.

2. Linien, welche argentinisches Gebiet berühren und durchqueren:

Genf oder Zürich oder Basel-Lissabon (oder Rom)-Casablanca (oder Tanger oder Thunis oder Algier)-Dakar oder Salzinsel-Recife oder Natal-Rio de Janeiro-Sao Paulo-Montevideo-Buenos Aires-Santiago de Chile, in beiden Richtungen.

Die Unternehmungen können auf den oben beschriebenen Linien bei allen Flügen oder bei einem Teil derselben eine oder mehrere Zwischenlandungen unterlassen.

Die vereinbarten Linien, die zwischen der Schweiz und Argentinien errichtet werden und die eine kommerzielle Landung in Rom vorsehen, dürfen ohne vorherige Verständigung zwischen den Vertragsstaaten wöchentlich höchstens einen Kurs aufweisen.

Dabei versteht es sich, dass die schweizerische Unternehmungen zwischen Sao Paulo und Buenos Aires und umgekehrt keinen kommerziellen Luftverkehr betreiben.

Tabelle B

Linien, welche die argentinischen Luftverkehrsunternehmen betreiben können.

Die argentinische Regierung behält sich das Recht vor, dem schweizerischen Bundesrat später eine Tabelle der Linien, welche eine oder mehrere argentinische Luftverkehrsunternehmen, welche gemäss Artikel 2 des Abkommens zu bezeichnen sind, vorzuschlagen.

Abkommen

zwischen

der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über den Luftverkehr

Abgeschlossen in Bern am 2. Mai 1956

Datum des Inkrafttretens:

Die Schweizerische Eidgenossenschaft
und
die Bundesrepublik Deutschland

haben in dem Bestreben, den Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu regeln, folgendes vereinbart:

Artikel 1

1. Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Inhalt des Abkommens nichts anderes ergibt:

- a. «Luftfahrtbehörde», in der Schweizerischen Eidgenossenschaft das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement (Luftamt), in der Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, oder in beiden Fällen, jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt sein wird.
- b. «Bezeichnetes Unternehmen» («benanntes Unternehmen»), ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen bezeichnet (benannt) hat, das die nach Artikel 2, Absatz 2, dieses Abkommens festgelegten Fluglinien betreiben soll.

2. Die Begriffe «Gebiet», «Fluglinienverkehr», «internationaler Fluglinienverkehr», «Landing zu nichtgewerblichen Zwecken» haben für die Anwendung dieses Abkommens die in Artikel 2 und 96 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 festgelegte Bedeutung.

Artikel 2

1. Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen folgende Rechte:

- a. das Recht des Überfluges,
- b. das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken und
- c. das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung des gewerblichen internationalen Fluglinienverkehrs mit Fluggästen, Post und Fracht an den Orten in seinem Gebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

2. Die Linien, welche die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Linienplan festgelegt, der in einem Notenaustausch zu vereinbaren ist.

Artikel 3

1. Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2, Absatz 2, festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

- a. der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt sind, das Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, welches die einzelnen Linien betreiben wird,
- b. der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2, Absatz 2, festgelegten Linien zu eröffnen.

2. Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 11 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs erteilen.

3. Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, von dem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis zu verlangen, dass dieses Unternehmen in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Verordnungen des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

4. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat bezeichneten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, dass der wesentliche Teil des Eigentums an dem Unternehmen und die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Unternehmen Staatsangehörigen oder Körperschaften des andern Vertragsstaates oder diesem selbst zustehen.

Artikel 4

1. Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3, Absatz 2, erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn das bezeichnete Unternehmen die Gesetze und Verordnungen des Vertragsstaates, der die Rechte gewährt, oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3, Absatz 4, nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird

jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 15 Gebrauch machen, es sei denn, dass eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen zur Vermeidung weiterer Verstösse gegen Gesetze oder Verordnungen erforderlich sind.

2. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat die Bezeichnung eines Unternehmens rückgängig zu machen, um es durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das bezeichnete neue Unternehmen geniesst die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

1. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug von Luftfahrzeugen des internationalen Luftverkehrs in sein Gebiet oder deren Ausflug aus seinem Gebiet oder den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb seines Gebietes betreffen, finden auf Luftfahrzeuge, die von dem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates verwendet werden, Anwendung.

2. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, welche die Einreise in sein Gebiet oder die Ausreise aus seinem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Post und Fracht, wie z.B. Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zölle und Quarantäne betreffen, finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates während ihres Aufenthaltes in seinem Gebiet Anwendung.

Artikel 6

Die Gebühren, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher als für die einheimischen Luftfahrzeuge sein.

Artikel 7

Jeder der beiden Vertragsstaaten gewährt für die Luftfahrzeuge, die von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschliesslich im internationalen Luftverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

- a. Die von den bezeichneten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Gebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschliesslich der an Bord befindlichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

- b. Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die
- aa. aus den in Buchstabe *a* genannten Luftfahrzeugen im Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden,
 - bb. für diese Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,
- bleiben frei von den in Buchstabe *a* bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Gebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden. Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftverkehrsunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.
- c. Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Buchstabe *a* genannten Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf anschliessenden Flügen zwischen Orten im Gebiet dieses Vertragsstaates. Dies gilt auch für Treibstoffe, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden. Sonstige Treibstoffe, die von diesen Luftfahrzeugen im Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verbraucht werden, unterliegen den genannten Abgaben sowie etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben nicht, mit denen die Treibstoffe in diesem Vertragsstaat belastet sind.
- d. Die an Bord der in Buchstabe *a* genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genussmittel, die zur Verpflegung der Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Gebiet des anderen Vertragsstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

Artikel 8

1. Die von dem einen Vertragsstaat ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitsausweise (Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine) der Besatzung eines Luftfahrzeuges werden von dem anderen Vertragsstaat während ihrer Gültigkeitsdauer anerkannt.

2. Jeder der beiden Vertragsstaaten behält sich das Recht vor, den Fähigkeitsausweisen (Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen), die seinen

eigenen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat oder einem anderen Staat ausgestellt sind, für Flüge über seinem eigenen Gebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 9

1. Den Unternehmen jedes Vertragsstaates soll in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben werden, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2, Absatz 2, festgelegten Linien durchzuführen.

2. Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2, Absatz 2, festgelegten Linien soll das bezeichnete Unternehmen eines Vertragsstaates auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates Rücksicht nehmen, damit der auf allen oder einem Teil der gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

3. Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2, Absatz 2, festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Gebiet des Vertragsstaates entspricht, der das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2, Absatz 2, festgelegten, im anderen Vertragsstaat gelegenen Punkten einer Linie und dritten Staaten auszuführen, soll im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt werden, dass das Beförderungsangebot angepasst ist

- a. an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Gebiet des Vertragsstaates, der das Unternehmen bezeichnet hat,
- b. an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,
- c. an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der Linien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 10

1. Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens dreissig Tage vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel 2, Absatz 2, festgelegten Linien die Art des Betriebes, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

2. Die Luftfahrtbehörden eines jeden der beiden Vertragsstaaten werden den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle statistischen Unterlagen übermitteln, die billigerweise zum Zwecke der Nachprüfung des auf den nach Artikel 2, Absatz 2, festgelegten Linien von den bezeichneten Unternehmen bereitgestellten Beförderungsangebotes gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Angaben enthalten, die zur Bestimmung des Umfangs des Verkehrs der bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2, Absatz 2, festgelegten Linien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 11

1. Die Tarife, die auf den nach Artikel 2, Absatz 2, festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Faktoren, insbesondere der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, verwendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

2. Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten bezeichneten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen sich, nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, wenn möglich unmittelbar untereinander verständigen.

3. Die auf diese Weise festgesetzten Tarife sollen den Luftfahrtbehörden eines jeden Vertragsstaates wenigstens dreissig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt werden. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

4. Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit den ihm nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht besteht, durch Vereinbarung festsetzen.

5. Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 16 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat der Vertragsstaat, der sich nicht einverstanden erklärt hat, das Recht, von dem anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

Artikel 12

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines multilaterales Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen die Bestimmungen des multilateralen Abkommens vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein multilaterales Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 dieses Abkommens statt.

Artikel 13

Jedes von einem Vertragsstaat bezeichnete Unternehmen darf auf den Flughäfen des anderen Vertragsstaates und in den Städten des anderen Vertragsstaates, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt,

sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Soweit ein bezeichnetes Unternehmen auf eine eigene Organisation in den Flughäfen des anderen Vertragsstaates verzichtet, soll es nach Möglichkeit die in Frage stehenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder des bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates ausführen lassen.

Artikel 14

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet ein regelmässiger Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 15

1. Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

2. Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 20 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

3. Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie nach Übereinstimmung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten in einem Notenaustausch entsprechend Artikel 2, Absatz 2, vereinbart sind.

Artikel 16

1. Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 14 oder 15 zwischen den Luftfahrtbehörden oder zwischen den Regierungen der Vertragsstaaten beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

2. Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, dass jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter ernennt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von sechzig Tagen ernannt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb weiterer dreissig Tage auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu bitten, die notwendigen Ernennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsstaaten bindend.

3. Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gütliche Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

4. Jeder Vertragsstaat trägt die Vergütung für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der übrigen Kosten.

5. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Massnahmen, die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch, der endgültig ist, nachzukommen.

Artikel 17

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen endet ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, dass auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

Artikel 18

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenaustausch nach Artikel 2, Absatz 2, und Artikel 15, Absatz 3, werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt.

Artikel 19

- Die Vorschriften dieses Abkommens ersetzen zwischen den Vertragsstaaten:
- a. das Provisorische Übereinkommen vom 14. September 1920 betreffend die Regelung des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und Deutschland,
 - b. die durch Notenwechsel vom 23. und 27. Juli 1937 getroffene Vereinbarung über die zollfreie Abgabe von Betriebsstoffen an Luftfahrzeuge.

Artikel 20

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Bonn ausgetauscht werden. Es tritt dreissig Tage nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Bern am 2. Mai 1956 in doppelter Urschrift in deutscher Sprache.

Für die
Schweizerische Eidgenossenschaft:
(gez.) *Max Petitpierre*

Für die
Bundesrepublik Deutschland:
(gez.) *Friedrich Holzapfel*

Notenaustausch

Deutscher Brief

Gesandtschaft der
Bundesrepublik Deutschland

Bern, den 2. Mai 1956

Herr Bundesrat!

Ich beehre mich, auf Artikel 2, Absatz 2, des am 2. Mai 1956 unterzeichneten Abkommens über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft Bezug zu nehmen. In den Verhandlungen, die im Zusammenhang mit dem vorgenannten Abkommen geführt worden sind, ist Einverständnis darüber erzielt worden, dass der Fluglinienverkehr auf den in nachstehendem Liniplan festgelegten Linien durchgeführt werden kann:

Liniplan

Teil I

Linien, die von dem benannten Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden:

Abgangspunkte	Punkte im Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft	Punkte darüber hinaus
1. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte in der Schweiz Nicht mehr als zwei Punkte auf einer Linie	—
2. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte in der Schweiz	Punkte in Italien
3. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte in der Schweiz Jeweils nur ein Punkt	Zwischenlandepunkte ausserhalb Europas – Punkte in Südamerika oder Zwischenlandepunkte in Italien, Nordafrika – dar- über hinaus Punkte in Afrika

An den Vorsteher
des Eidgenössischen Politischen Departements
Herrn Bundesrat Dr. Max Petitpierre

Bern

Teil II

Linien, die von dem bezeichneten Unternehmen der Schweizerischen Eidgenossenschaft betrieben werden:

Abgangspunkte	Punkte im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland	Punkte darüber hinaus
1. Punkte in der Schweiz	Punkte in der Bundesrepublik Deutschland Nicht mehr als zwei Punkte auf einer Linie	—
2. Punkte in der Schweiz	Hannover und/oder Düsseldorf	Punkte in Skandinavien und/oder in Finnland
3. Punkte in der Schweiz	Köln/Bonn Bis zum Beginn der Sommerflugplanperiode 1957 wahlweise Frankfurt a.M. oder Köln/Bonn	Zwischenlandpunkte in Grossbritannien, Irland – Punkte in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und/oder in Kanada

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir die Zustimmung des Schweizerischen Bundesrates zu dem vereinbarten Linienplan mitteilen würden.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, die erneute Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

(gez.) *Friedrich Holzapfel*

Schweizerische Antwort

Der Vorsteher des
Eidgenössischen Politischen Departements

Bern, den 2. Mai 1956

Herr Minister!

Ich beehre mich, den Empfang Ihrer Note vom 2. Mai 1956 zu bestätigen, welche folgenden Wortlaut hat:

«Ich beehre mich, auf Artikel 2, Absatz 2, des am 2. Mai 1956 unterzeichneten Abkommens über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft Bezug zu nehmen. In den Verhandlungen, die im Zusammenhang mit dem vorgenannten Abkommen geführt worden sind, ist Einverständnis darüber erzielt worden, dass der Fluglinienverkehr auf den in nachstehendem Linienplan festgelegten Linien durchgeführt werden kann:

Linienplan*Teil I*

Linien, die von dem benannten Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden:

Abgangspunkte	Punkte im Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft	Punkte darüber hinaus
1. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte in der Schweiz Nicht mehr als zwei Punkte auf einer Linie	—
2. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte in der Schweiz	Punkte in Italien
3. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte in der Schweiz Jeweils nur ein Punkt	Zwischenlandepunkte ausserhalb Europas – Punkte in Südamerika oder Zwischenlandepunkte in Italien, Nordafrika – dar- über hinaus Punkte in Afrika

An den Gesandten der Bundesrepublik Deutschland,
Herrn Minister Dr. Friedrich Holzapfel,

Bern

Teil II

Linien, die von dem bezeichneten Unternehmen der Schweizerischen Eidgenossenschaft betrieben werden:

Abgangspunkte	Punkte im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland	Punkte darüber hinaus
1. Punkte in der Schweiz	Punkte in der Bundesrepublik Deutschland Nicht mehr als zwei Punkte auf einer Linie	—
2. Punkte in der Schweiz	Hannover und/oder Düsseldorf	Punkte in Skandinavien und/oder in Finnland
3. Punkte in der Schweiz	Köln/Bonn Bis zum Beginn der Sommerflugplanperiode 1957 wahlweise Frankfurt a. M. oder Köln/Bonn	Zwischenlandepunkte in Grossbritannien, Irland — Punkte in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und/oder in Kanada

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir die Zustimmung des Schweizerischen Bundesrates zu dem vereinbarten Linienplan mitteilen würden.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, die erneute Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.»

Ich habe die Ehre, Ihnen mitzuteilen, dass der Schweizerische Bundesrat seine Zustimmung zu dem vereinbarten Linienplan erteilt hat.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

(gez.) *Max Petitpierre*

Abkommen
über
Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Japan

Abgeschlossen in Tokio am 24. Mai 1956

Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung von Japan, vom Wunsche beseelt, ein Abkommen zu treffen, welches die Errichtung und den Betrieb von Luftverkehrslinien zwischen ihren Gebieten zum Gegenstand hat, welche dem am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (hiernach «Abkommen von Chicago» genannt) beigetreten sind,

haben daher zu diesem Zweck ihre Vertreter ernannt, welche wie folgt übereingekommen sind:

Artikel 1

1. Für die Anwendung dieses Abkommens gilt, sofern es keine gegenteiligen Bestimmungen enthält:

- a. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» bedeutet für die Schweiz das Luftamt des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements oder jede Person oder Organisation, welche ermächtigt ist, auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt die dem genannten Amt obliegenden oder ähnliche Aufgaben zu erfüllen, und für Japan das Verkehrsministerium oder jede Person oder Organisation, welche ermächtigt ist, auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt die dem genannten Ministerium obliegenden oder ähnliche Aufgaben zu erfüllen;
- b. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bedeutet die Luftverkehrsunternehmung, welche der eine der Vertragsstaaten durch schriftliche Anzeige an den andern Vertragsstaat für den Betrieb von Luftverkehrslinien auf dem oder den in dieser Anzeige angegebenen Flugwegen bezeichnet hat und welche von diesem andern Vertragsstaat gemäss den Bestimmungen des Artikels 3 dieses Abkommens die entsprechende Betriebsbewilligung erhalten hat;
- c. der sich auf einen Staat beziehende Ausdruck «Gebiet» bedeutet die der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Protektorat oder der Mandatsgewalt unterstellten Landgebiete und angrenzenden Küstengewässer;
- d. der Ausdruck «Luftverkehrslinie» bedeutet jede regelmässige durch Luftfahrzeuge für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Waren oder Postsendungen beflogene Luftverkehrslinie;

- e. der Ausdruck «internationale Luftverkehrslinie» bedeutet jede Luftverkehrslinie, welche den über den Gebieten mehrerer Staaten liegenden Luftraum durchquert;
- f. der Ausdruck «Luftverkehrsunternehmung» bedeutet jede Luftverkehrsunternehmung, welche eine internationale Luftverkehrslinie anbietet oder betreibt;
- g. der Ausdruck «Landung zu nicht kommerziellen Zwecken» bedeutet eine Landung, welche ein anderes Ziel verfolgt, als Fluggäste, Waren oder Postsendungen aufzunehmen oder abzusetzen.

2. Der Anhang zu diesem Abkommen bildet einen integrierenden Bestandteil dieses Abkommens, und jede Bezugnahme auf dieses Abkommen schliesst, ohne gegenteilige Bestimmungen, eine Bezugnahme auf den Anhang in sich.

Artikel 2

Jeder Vertragsstaat gewährt dem andern Vertragsstaat die in diesem Abkommen angegebenen Rechte um seiner bezeichneten Unternehmung zu ermöglichen, auf den im Anhang genannten Flugwegen (nachstehend «genehmigte Linien» und «vereinbarte Flugwege» genannt) internationale Luftverkehrslinien zu errichten und zu betreiben.

Artikel 3

1. Auf jedem vereinbarten Flugweg können die genehmigten Linien unverzüglich oder nach Belieben des Vertragsstaates, welchem die Rechte nach den Bestimmungen des Artikels 2 dieses Abkommens gewährt wurden, in einem spätern Zeitpunkt eröffnet werden, indessen nicht bevor:

- a. der Vertragsstaat, welchem die Rechte gewährt wurden, für den Betrieb auf diesem Flugweg eine Unternehmung bezeichnet hat und
- b. der Vertragsstaat, welcher die Rechte gewährt, der nachsuchenden Unternehmung die Betriebsbewilligung erteilt hat, was er unter Vorbehalt der Bestimmungen von Absatz 2 dieses Artikels und von Artikel 6, Absatz 1, ohne Verzug vornehmen soll.

2. Die bezeichnete Unternehmung des einen der Vertragsstaaten kann gehalten werden, den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates den Beweis zu erbringen, dass sie in der Lage ist, den in Gesetzen und Verordnungen für den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien vorgeschriebenen Bedingungen, welche üblicherweise von diesen Behörden gestellt werden, zu genügen.

Artikel 4

1. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens hat die bezeichnete Unternehmung jedes der Vertragsstaaten für den Betrieb einer genehmigten Linie auf einem vereinbarten Flugweg folgende Rechte:

- a. das Gebiet des andern Vertragsstaates zu überfliegen, ohne dort zu landen,
- b. auf dem genannten Gebiet Landungen zu nicht kommerziellen Zwecken vorzunehmen und
- c. dort an den angegebenen Punkten auf diesem Flugweg im internationalen Verkehr Fluggäste, Waren und Postsendungen abzusetzen und aufzunehmen.

2. Im Absatz 1 dieses Artikels darf nichts so ausgelegt werden, als ob dadurch der Unternehmung eines Vertragsstaates das Recht verliehen würde, auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates Fluggäste, Waren und Postsendungen, welche gegen Entgelt befördert werden und für einen andern Punkt des Gebietes dieses andern Vertragsstaates bestimmt sind, aufzunehmen.

Artikel 5

1. Die Gebühren, welche jeder der Vertragsstaaten für die Benützung der Flughäfen und andern unter seine Aufsicht gestellten Einrichtungen durch die bezeichnete Unternehmung auferlegt oder erheben lässt, dürfen nicht höher sein als diejenigen, welche für die Benützung der genannten Flughäfen und Einrichtungen durch seine eigenen, auf ähnlichen internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge zu bezahlen sind.

2. Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, die normale Ausrüstung und Bordvorräte, welche ausschliesslich zum Gebrauch durch Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung eines der Vertragsstaaten bestimmt sind und in das Gebiet des andern Vertragsstaates eingeführt oder auf diesem Gebiet an Bord dieser Luftfahrzeuge genommen werden, um dort beim Betrieb der genehmigten Linien verwendet zu werden, geniessen in diesem letztern Vertragsstaat bei der Belastung mit Zöllen, Revisionsgebühren oder andern Abgaben und ähnlichen Gebühren eine ebenso günstige Behandlung, wie er sie den Luftfahrzeugen der meistbegünstigten Nation oder seinen eigenen, auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeugen zuteil werden lässt. Indessen ist keiner der Vertragsstaaten verpflichtet, der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates die Befreiung oder Rückerstattung von Zöllen, Revisionsgebühren oder Abgaben oder ähnlichen Gebühren zu gewähren, wenn der andere Vertragsstaat der bezeichneten Unternehmung des ersten Vertragsstaates die Befreiung oder Rückerstattung der fraglichen Abgaben und Gebühren nicht gewährt.

Artikel 6

1. Jeder Vertragsstaat behält sich die Möglichkeit vor, die in Artikel 4, Absatz 1, dieses Abkommens angegebenen Rechte, derer die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates teilhaftig ist, zu verweigern oder zu widerrufen, oder die Ausübung dieser Rechte den ihm notwendig erscheinenden Bedingungen zu unterstellen, in allen Fällen, in denen er keinen Beweis dafür zu haben glaubt, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Ver-

fügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen des Vertragsstaates, welcher die Unternehmung bezeichnet, oder in Händen von Staatsangehörigen dieses Vertragsstaates liegen.

2. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Ausübung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates zu unterbrechen oder die Ausübung dieser Rechte den ihm notwendig erscheinenden Bedingungen zu unterstellen, in allen Fällen, in denen die Unternehmung sich nicht den Gesetzen und Verordnungen des Vertragsstaates, welcher diese Rechte verliehen hat oder den in diesem Abkommen gestellten Bedingungen unterzieht. Es hat dabei die Meinung, dass dieses Recht erst nach Beratungen mit dem andern Vertragsstaat ausgeübt wird, es sei denn, dass die Unterbrechung oder sofortige Auferlegung von Bedingungen zur Verhinderung neuer Verstöße gegen die vorgenannten Gesetze und Verordnungen unaufschiebbar ist.

Artikel 7

Die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsstaaten genießen beim Betrieb der auf den vereinbarten Flugwegen zwischen ihren Gebieten errichteten genehmigten Linien gleiche und gerechte Möglichkeiten.

Artikel 8

Beim Betrieb der genehmigten Linien durch die bezeichnete Unternehmung des einen Vertragsstaates sind die Interessen der vom andern Vertragsstaat bezeichneten Unternehmung in Betracht zu ziehen, und zwar derart, dass die Linien dieser letztgenannten Unternehmung auf allen oder einem Teil der gleichen Flugwege nicht ungebührlich beeinträchtigt werden.

Artikel 9

1. Die genehmigten, durch die bezeichneten Unternehmungen der Vertragsstaaten angebotenen Linien müssen in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage stehen.

2. Die genehmigten, durch eine bezeichnete Unternehmung angebotenen Linien haben vor allem ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, welches den gegenwärtigen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedürfnissen für die Beförderung von Fluggästen, Waren und Postsendungen mit Herkunft von oder Bestimmung nach dem Gebiet des Vertragsstaates, welcher die Unternehmung bezeichnet hat, entspricht. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Waren und Postsendungen, welche an den auf den vereinbarten Flugwegen gelegenen Punkten im Gebiet anderer Staaten als dem, welcher die Luftverkehrsunternehmung bezeichnet hat, aufgenommen und abgesetzt werden, bestimmt sich nach folgenden allgemeinen Grundsätzen.

Es ist anzupassen:

- a. an die Verkehrsnachfrage mit Bestimmung nach und Herkunft vom Gebiet des Vertragsstaates, welcher die Unternehmung bezeichnet hat;
- b. an die Anforderungen des Langstreckenverkehrs;
- c. an die Verkehrsnachfrage in den durchquerten Gebieten, wobei die örtlichen und regionalen Linien zu berücksichtigen sind.

Artikel 10

1. Die auf die genehmigten Linien angewandten Tarife werden in vernünftiger Höhe festgesetzt, wobei alle Bewertungsgrundlagen, im besondern die Betriebsunkosten, ein vernünftiger Gewinn, die besondern Gegebenheiten jeder Linie (wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit) und die durch andere Luftverkehrsunternehmungen auf jedem Abschnitt des vereinbarten Flugweges angewandten Tarife zu berücksichtigen sind. Diese Tarife sind gemäss dem Bestimmungen dieses Artikels festzusetzen.

2. Nach Möglichkeit einigen sich die bezeichneten Unternehmungen auf die gemäss dem Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewandten Tarife. Wenn dies unmöglich ist, bilden die auf jedem der vereinbarten Flugwege anzuwendenden Tarife Gegenstand einer Verständigung zwischen den bezeichneten Unternehmungen. In allen Fällen sind diese Tarife den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten zur Genehmigung zu unterbreiten.

3. Wenn die bezeichneten Unternehmungen über die Tarife nicht zu einer Verständigung gelangen oder wenn die Luftfahrtbehörden des einen Vertragsstaates die ihnen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels unterbreiteten Tarife nicht genehmigen, dann werden sich die Behörden der Vertragsstaaten bemühen, zu einer Verständigung zu gelangen.

4. Wenn die im Absatz 3 dieses Artikels vorgesehene Verständigung sich nicht verwirklichen lässt, dann wird die Meinungsverschiedenheit gemäss dem in Artikel 18 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren geschlichtet.

5. Ein neuer oder geänderter Tarif kann nicht zur Anwendung gelangen, wenn die Luftfahrtbehörden des einen der Vertragsstaaten damit nicht einverstanden sind, dies unter Vorbehalt der Bestimmungen von Artikel 13, Absatz 3, dieses Abkommens. Bis zur Festsetzung der Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels, werden die bereits in Kraft gesetzten Tarife beibehalten.

Artikel 11

1. Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsstaates liefern den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates auf Verlangen:

- a. Verkehrsstatistiken, welche gestatten, sich über die Häufigkeit der Flüge und das Beförderungsangebot auf den genehmigten Linien ein Bild zu machen;

- b. periodische Berichte über die erbrachten Verkehrsleistungen der bezeichneten Unternehmung auf den genehmigten Linien, inbegriffen die Angaben über die Herkunft und die Bestimmung dieses Verkehrs, soweit solche Berichte in zumutbarer Weise verlangt werden dürfen und
- c. andere Angaben, welche in zumutbarer Weise über den Betrieb der genehmigten Linien verlangt werden dürfen.

2. Die bezeichnete Unternehmung jedes Vertragsstaates liefert den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates sobald als möglich im voraus die Flugpläne und Tarife sowie die Angaben über die Luftfahrzeugmuster, welche für den Betrieb der genehmigten Linien eingesetzt werden.

Artikel 12

Auf Verlangen der Luftfahrtbehörden des einen oder des andern Vertragsstaates finden zwischen den Luftfahrtbehörden Beratungen statt, um eine enge Zusammenarbeit über alle Fragen betreffend die Anwendung dieses Abkommens zu gewährleisten.

Artikel 13

1. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsstaaten zunächst um eine Erledigung auf dem Wege direkter Verhandlungen.

2. Wenn die Vertragsstaaten auf dem Verhandlungswege nicht zu einem Ergebnis gelangen, kann auf Begehren des einen oder des andern Vertragsstaates die Meinungsverschiedenheit zur Schlichtung einem dreiköpfigen Schiedsgericht unterbreitet werden, wobei ein Schiedsrichter von jedem Vertragsstaat und der dritte durch die beiden so gewählten Schiedsrichter bezeichnet wird, dies unter der Voraussetzung, dass dieser dritte Schiedsrichter nicht die Staatsangehörigkeit des einen oder des andern Vertragsstaates besitzt. Jeder der Vertragsstaaten bezeichnet innert einer Frist von sechzig Tagen einen Schiedsrichter, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfangs einer diplomatischen Note, welche vom Vertragsstaat, der die schiedsgerichtliche Schlichtung verlangt, dem andern Vertragsstaat zu übergeben ist. Der dritte Schiedsrichter muss innert einer neuen Frist von sechzig Tagen bezeichnet werden. Wenn der eine oder der andere Vertragsstaat seinen eigenen Schiedsrichter innert einer Frist von sechzig Tagen nicht bezeichnet hat oder wenn der dritte Schiedsrichter innert der angegebenen Frist nicht bezeichnet worden ist, dann kann der eine oder der andere der Vertragsstaaten sich an den Präsidenten des Rates der durch das Abkommen von Chicago geschaffenen Internationalen Zivilluftfahrtorganisation wenden, der einen oder alle Schiedsrichter bezeichnet.

3. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich jedem in Anwendung der Bestimmungen des Absatzes 2 dieses Artikels ergangenen Entscheid zu unterziehen.

Artikel 14

Jeder Vertragsstaat kann jederzeit eine Beratung mit dem andern Vertragsstaat verlangen mit dem Zweck, dieses Abkommen zu ändern. Diese Beratung muss innert einer Frist von sechzig Tagen beginnen, gerechnet vom Datum des Gesuches an. Wenn die Änderung lediglich den Anhang betrifft, findet die Beratung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten statt. Wenn diese Behörden sich über einen neuen oder geänderten Anhang geeinigt haben, werden ihre Empfehlungen in dieser Sache nach Bestätigung durch einen Austausch diplomatischer Noten in Kraft treten.

Artikel 15

Falls die beiden Vertragsstaaten einem mehrseitigen Abkommen über den Luftverkehr beitreten, wird dieses Abkommen mit den Bestimmungen des mehrseitigen Abkommens in Übereinstimmung gebracht.

Artikel 16

Jeder Vertragsstaat kann dem andern Vertragsstaat jederzeit seine Absicht anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen. Ein Doppel dieser Anzeige wird gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation gerichtet. Wenn eine solche Anzeige erfolgt ist, dann endigt dieses Abkommen ein Jahr nach dem Zeitpunkt des Empfangs der Anzeige durch den andern Vertragsstaat, es sei denn, dass durch Verständigung unter den Vertragsstaaten diese Kündigung vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird. Wenn der andere Vertragsstaat den Empfang nicht bestätigt, so wird die Anzeige vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt des Empfangs ihres Doppels durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation als erhalten betrachtet.

Artikel 17

Dieses Abkommen sowie die in Übereinstimmung mit Artikel 14 ausgetauschten diplomatischen Noten werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation eingetragen.

Artikel 18

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

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierungen gehörig ausgewiesenen Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

So geschehen zu Tokio, am 24. Mai 1956, in doppelter Ausfertigung, in französischer und japanischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:
(gez.) *Troendle*

Für die Japanische Regierung:
(gez.) *Mamoru Shigemitsu*

Anhang

Flugweg, welchen die bezeichnete japanische Unternehmung in beiden Richtungen befliegen kann:

Punkte in Japan-Honkong und oder Manila-ein Punkt in Indochina-Bangkok-Rangoon-Colombo-Punkte in Indien und Pakistan-Punkte im Mittleren und Nahen Osten-Athen-Rom-Punkte in der Schweiz und Punkte darüber hinaus in Europa.

Die genehmigten, auf diesem Flugweg durch die bezeichnete japanische Unternehmung betriebenen Linien beginnen an einem Punkt in Japan, jedoch können Zwischenlandungen auf dem Flugweg nach Belieben der bezeichneten Unternehmung für alle oder einzelne Flüge unterbleiben.

* * *

Flugweg, welchen die bezeichnete schweizerische Unternehmung in beiden Richtungen fliegen kann:

Punkte in der Schweiz-Rom-Athen-Punkte im Nahen und Mittleren Osten-Punkte in Pakistan und Indien-Colombo-Rangoon-Bangkok-ein Punkt in Indochina-Manila und oder Honkong-Tokio.

Die genehmigten, auf diesem Flugweg durch die bezeichnete schweizerische Unternehmung betriebenen Linien beginnen an einem Punkt in der Schweiz, jedoch können Zwischenlandungen auf dem Flugweg nach Belieben der bezeichneten Unternehmung für alle oder einzelne Flüge unterbleiben.

Abkommen
über
Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Italien

Abgeschlossen in Rom am 4. Juni 1956
Datum des Inkrafttretens:

Der Schweizerische Bundesrat und die Italienische Regierung, 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 fördern,

dass es daher notwendig ist, zwischen der Schweiz und Italien ein Abkommen über den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien zu treffen,

haben ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten ernannt, welche die nachfolgenden Bestimmungen vereinbart haben:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs gilt, ausgenommen wenn es der Wortlaut anders bestimmt:

a. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörde» bedeutet: was die Schweiz betrifft, das Eidgenössische Luftamt, was Italien anbelangt die «Generaldirektion der zivilen Luftfahrt und des Luftverkehrs», oder jede Person oder Organisation, welche zur Übernahme der gegenwärtig von diesen Behörden ausgeübten Aufgaben ermächtigt würde.

b. Der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bedeutet jede Luftverkehrsunternehmung, welche die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates der Luftfahrtbehörde des andern Vertragsstaates als die Unternehmung, welche sie nach den Bestimmungen der Artikel 2 und 3 dieses Abkommens für den Betrieb der in dieser Anzeige selbst erwähnten Luftverkehrslinien zu bezeichnen beabsichtigt, schriftlich angezeigt hat.

c. Der Ausdruck «Gebiet» entspricht der Umschreibung, welche im Artikel 2 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt gegeben ist.

d. Den in Artikel 96 des genannten Abkommens gegebenen Umschreibungen wird Rechnung getragen.

Artikel 2

a. Die Vertragsstaaten gewähren einander in Friedenszeiten gegenseitig die im Anhang umschriebenen Rechte für die Errichtung der in diesem Anhang festgelegten internationalen Luftverkehrslinien, welche ihr Staatsgebiet durchqueren oder verbinden.

b. Jeder Vertragsstaat bezeichnet eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien und bestimmt, vorausgesetzt dass die in Artikel 3 vorgesehene Bewilligung erteilt ist, den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linien.

Artikel 3

a. Unter Vorbehalt des nachstehenden Artikels 9 ist der von jedem Vertragsstaat bezeichneten Unternehmung die erforderliche Betriebsbewilligung zu erteilen.

b. Bevor jedoch den bezeichneten Unternehmungen gestattet wird, die vereinbarten Linien zu eröffnen, können sie angehalten werden, sich bei der für die Betriebsbewilligung zuständigen Luftfahrtbehörde darüber auszuweisen, dass sie den Bedingungen der von dieser Behörde angewendeten Gesetze und Verordnungen genügen.

Artikel 4

a. Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen soll der Verkehrsnachfrage angepasst sein.

b. Die bezeichneten Unternehmungen haben auf den gemeinsamen Strecken auf ihre wechselseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um ihre Linien nicht ungerechtfertigt 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, auf dem Gebiet eines Vertragsstaates an den in nachstehendem Anhang bezeichneten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren nach und von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von der schweizerischen und der italienischen 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.

e. Den bezeichneten Unternehmungen stehen für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen dem Gebiet der Vertragsstaaten gleiche Möglichkeiten zu.

Artikel 5

Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsstaates teilen den Luftfahrtbehörden des andern Vertragsstaates zu ihrer Genehmigung einen Monat im voraus die vollständigen Flugpläne der Linien mit, wobei die Häufigkeit der Flüge ebenfalls anzugeben ist.

Die genannten Behörden teilen sich jede Änderung vorstehender Angaben grundsätzlich einen Monat im voraus mit.

Artikel 6

Die Tarife werden in vernünftiger Höhe vereinbart, wobei die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn, und die besonderen Gegebenheiten jeder Linie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit in Betracht, zu ziehen sind. Die Empfehlungen des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) sind ebenfalls zu berücksichtigen. Fehlen solche Empfehlungen, so beraten sich die bezeichneten Unternehmungen mit den Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten, welche die gleichen Strecken befliegen. Ihre Abmachungen sind der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zu unterbreiten.

Können sich die bezeichneten Unternehmungen nicht einigen, so werden sich die Behörden bemühen, eine Lösung zu finden. In letzter Linie wird das in Artikel 11 vorgesehene Verfahren angewendet.

Artikel 7

a. Für die Benützung der Flughäfen und anderer durch einen Vertragsstaat zur Verfügung gestellter Einrichtungen sollen der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates keine höhern Gebühren auferlegt werden als jene, welche die auf regelmässigen internationalen Linien eingesetzten eigenen Luftfahrzeuge zu entrichten haben.

b. Brennstoffe und Ersatzteile, welche durch oder für eine vom einen Vertragsstaat bezeichnete Unternehmung in das Gebiet des andern Vertragsstaates ausschliesslich für den Gebrauch durch die zum Betrieb der vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge dieser Unternehmung eingeführt oder an Bord genommen werden, sollen, unter Vorbehalt des Gegenrechts, keine weniger günstige Behandlung erfahren, als sie auf die eigenen Unternehmungen, welche regelmässig internationale Luftbeförderungen vornehmen, für Zoll, Revisions- und andere Gebühren und Abgaben angewendet wird.

c. Die Luftfahrzeuge, welche die von einem Vertragsstaat bezeichnete Unternehmung auf den vereinbarten Linien benützt, sowie Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, welche in den Luftfahrzeugen verbleiben, sind im Gebiet des andern Vertragsstaates zollfrei und von Revisions- und andern nationalen Gebühren und Abgaben befreit, selbst dann, wenn diese Sachen auf Flügen über diesem Staatsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

d. Die nach den Bestimmungen des vorausgehenden Absatzes vom Zoll befreiten Waren können nur mit Zustimmung der Zollbehörden des andern Vertragsstaates ausgeladen werden. Im Falle, dass sie nicht verwendet oder verbraucht werden könnten, müssen sie wieder ausgeführt werden. Bis zum Zeitpunkt der Wiederausfuhr werden sie unter Überwachung durch die obgenannten Behörden gehalten, wobei sie aber ganz zur Verfügung der Unternehmungen stehen.

Artikel 8

In Kraft stehende Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche vom einen Vertragsstaat ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden vom andern Vertragsstaat für den Betrieb der vereinbarten Linien als gültig anerkannt.

Jeder Vertragsstaat behält sich indessen das Recht vor, Fähigkeitsausweise und Bewilligungen, welche eigenen Staatsangehörigen durch den andern Vertragsstaat ausgestellt oder anerkannt wurden, für Flüge über seinem eigenen Staatsgebiet nicht anzuerkennen.

Artikel 9

a. Die Gesetze und Verordnungen über den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge oder über die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem Gebiet eines Vertragsstaates sind auf die bezeichnete Unternehmung 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, Post- oder Frachtsendungen regeln, wie die Vorschriften über Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Postsendungen oder Waren anwendbar, welche von Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates befördert werden, solange sich diese Luftfahrzeuge auf dem genannten Staatsgebiet befinden.

Artikel 10

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, eine Betriebsbewilligung für die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates zu verweigern oder zu widerrufen, wenn ihm nicht bewiesen wird, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in Händen von Staatsangehörigen des einen oder des andern Vertragsstaates liegen, oder wenn die Unternehmung sich nicht den in Artikel 9 erwähnten Gesetzen und Verordnungen unterzieht oder die aus diesem Abkommen sich ergebenden Pflichten nicht erfüllt.

Artikel 11

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

b. Eine derartige Meinungsverschiedenheit ist dem zuständigen Gericht zu unterbreiten, welches innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, wie sie durch das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt geschaffen wurde, eingesetzt wird. Fehlt ein solches Gericht, ist die Meinungsverschiedenheit dem Rat dieser Organisation zu unterbreiten.

c. Die Vertragsstaaten können jedoch vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit entweder durch ein Schiedsgericht oder durch irgendeine andere von ihnen bezeichnete Person oder Organisation schlichten zu lassen.

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

Artikel 12

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 13

a. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten werden sich von Zeit zu Zeit im Geiste enger Zusammenarbeit gegenseitig beraten, um sich über die Anwendung der in diesem Abkommen aufgestellten Grundsätze und über die befriedigende Verwirklichung der darin erstrebten Ziele zu vergewissern.

Zu diesem Zwecke kommen die Vertragsstaaten überein, eine Gemischte Kommission zu bilden, welcher obliegt, eine wirksame und dauerhafte Zusammenarbeit zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten aufrecht zu erhalten.

b. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten tauschen regelmässig die Verkehrsstatistiken der vereinbarten Linien aus.

Artikel 14

a. Dieses Abkommen tritt mit dem Tage in Kraft, wo seine Ratifikation durch gegenseitigen Notenaustausch angezeigt wird.

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

c. Das Inkrafttreten dieses Abkommens hebt die am 24./26. Juli 1946 in Rom unterzeichnete provisorische Vereinbarung zwischen der Schweiz und

Italien betreffend Zollbehandlung der für die Luftfahrzeuge des Linienverkehrs zwischen der Schweiz und Italien verwendeten Brem- und Schmierstoffe auf.

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

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

So geschehen in Rom am 4. Juni 1956 in doppelter Ausfertigung in französischer Sprache.

Für den Schweizerischen Bundesrat:	Für die italienische Regierung:
(gez.) <i>A. Escher</i>	(gez.) <i>G. de Astis</i>

Anhang

Auf dem Gebiete jedes Vertragsstaates ist die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates zum Durchgangsverkehr berechtigt und zu nicht gewerblichen Zwischenlandungen, mit der Möglichkeit, die für den internationalen Verkehr vorgesehenen Flughäfen und andern Einrichtungen zu benutzen; die bezeichnete Unternehmung ist überdies berechtigt, 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 italienischen Luftverkehrsunternehmungen betreiben können:

Italien-Genf und Zürich
Italien-Zürich
Italien-Basel

Tabelle II

Linien, welche die schweizerische Luftverkehrsunternehmung betreiben kann:

Schweiz-Genua
Schweiz-Turin
Schweiz-Mailand und Rom
Schweiz-Rom

Mehrseitiges Abkommen
über
**die Verkehrsrechte für Beförderungen im nicht regelmässigen
Luftverkehr in Europa**

Abgeschlossen in Paris am 30. April 1956
Datum des Inkrafttretens:

Die unterzeichneten Regierungen,

in der Erwägung, dass jeder der Unterzeichnerstaaten des nachstehenden Abkommens bezweckt, auf seinem Gebiet für den Ein- und Auslad von Fluggästen, Fracht und Postsendungen die Luftfahrzeuge, welche innereuropäische, gewerbliche, nichtregelmässige, dem Linienverkehr nicht nachteilige Beförderungen ausführen, frei zuzulassen,

in der Erwägung, dass Artikel 5, Absatz 1, des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, hiernach «das Abkommen» genannt, eine befriedigende Ordnung aufstellt für die internationalen Flüge der privaten Luftfahrzeuge und derjenigen Luftfahrzeuge, welche bei der Ausführung von Beförderungen im gewerblichen, nicht regelmässigen Verkehr in das Gebiet von Staaten, die diesem Abkommen beigetreten sind, einfliegen, es ohne Zwischenlandung überfliegen oder dort nicht gewerbliche Zwischenlandungen vornehmen;

und bestrebt, für internationale Beförderungen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt oder in Ausführung einer vertraglichen Verpflichtung ausserhalb des internationalen Linienverkehrs, über das Recht, welches Artikel 5, Absatz 2, des Abkommens beim Ein- und Auslad von Fluggästen, Fracht und Postsendungen einräumt, zu einem weitergehenden Abkommen zu gelangen,

haben zu diesem Zweck dieses Abkommen getroffen.

Artikel 1

Dieses Abkommen findet auf jedes zivile Luftfahrzeug Anwendung, welches

- a. in einem Mitgliedstaat der Europäischen Zivilluftfahrtkommission eingetragen ist, und

- b. durch einen zu diesem Zwecke durch seine nationale zuständige Behörde als berechtigt erklärten Angehörigen eines der Vertragsstaaten betrieben wird, wenn dieses Luftfahrzeug in den Gebieten, auf welche dieses Abkommen nach

den Bestimmungen des Artikels 11 Anwendung findet, gegen Entgelt oder in Ausführung einer vertraglichen Verpflichtung ausserhalb des internationalen Linienverkehrs internationale Beförderungen ausführt.

Artikel 2

1. Die Vertragsstaaten kommen überein, auf ihren Gebieten für den Ein- und Auslad von Fluggästen, Fracht und Postsendungen die in Artikel 1 dieses Abkommens genannten Luftfahrzeuge frei zuzulassen, ohne ihnen die in Artikel 5, Absatz 2, des Abkommens vorgesehenen «Vorschriften, Bedingungen oder Einschränkungen» aufzuerlegen, wenn diese Luftfahrzeuge für eine der folgenden Tätigkeiten eingesetzt werden:

- a. Beförderungen, welche für humanitäre Zwecke oder im Falle zwingender Notwendigkeit ausgeführt werden;
- b. Beförderungen von Fluggästen auf Flügen, welche gelegentlich und auf Bestellung ausgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Fassungsvermögen des Luftfahrzeuges nicht mehr als sechs Sitze aufweist, dass das Reiseziel durch den oder die Besteller bestimmt wird, und dass kein Teil des genannten Fassungsvermögens an Dritte abgetreten wird;
- c. Beförderungen, welche durch Luftfahrzeuge ausgeführt werden, deren ganzes Fassungsvermögen durch die gleiche natürliche oder juristische Person für die Förderung ihres Personals oder ihrer Waren gemietet ist, vorausgesetzt, dass kein Teil dieses Fassungsvermögens einem Dritten abgetreten wird;
- d. vereinzelte Beförderungen, wobei es nach den Bestimmungen dieses Absatzes die Meinung hat, dass kein Beförderer oder keine Gruppe von Beförderern für die Gesamtheit der Luftfahrzeuge, über die er verfügt, das Recht auf mehr als eine Beförderung monatlich zwischen zwei gleichen Verkehrsmittelpunkten habe.

2. Das gleiche gilt für die Luftfahrzeuge, welche für eine der folgenden Tätigkeiten eingesetzt werden:

- a. ausschliessliche Frachtbeförderungen;
- b. Fluggastbeförderungen zwischen Gebieten, welche unter sich keine hinreichend direkte Verbindung durch Luftverkehrslinien besitzen.

Jeder Vertragsstaat kann indessen verlangen, dass die in diesem Absatz vorgesehenen Tätigkeiten aufgegeben werden, wenn er dafür hält, dass diese den Belangen seiner Luftverkehrslinien, welche in den Gebieten betrieben werden, auf welche dieses Abkommen Anwendung findet, abträglich seien. Jeder Vertragsstaat kann über die Natur und die Bedeutung jeder derartigen, beendeten oder im Gange befindlichen Tätigkeit vollständige Auskünfte verlangen.

Des weitern kann, was die unter Buchstabe *b* dieses Absatzes genannten Tätigkeiten anbelangt, jeder Vertragsstaat die Ausdehnung der Gebiete (na-

mentlich den oder die in Betracht fallenden Flughäfen) frei umschreiben, diese Umschreibung jederzeit ändern und bestimmen, wenn diese Gebiete unter sich hinreichend direkte Verbindungen durch Luftverkehrslinien besitzen.

Artikel 3

Die Vertragsstaaten kommen ferner überein, dass in den durch Artikel 2 nicht gedeckten Fällen, in denen für die in Artikel 5, Absatz 2, des Abkommens vorgesehenen Beförderungen des nicht regelmässigen Verkehrs eine vorgängig einzuholende Bewilligung verlangt wird, das Erfordernis dieser Bewilligung und die zu deren Erwerb zu erfüllenden Bedingungen durch den betreffenden Vertragsstaat bekanntgegeben werden, welcher hiefür in einer Verordnung folgendes regelt:

- a. die Frist, innert welcher die allfälligen Auskünfte (allenfalls mit vorgängigem Gesuch) zu unterbreiten sind; diese Frist soll im Falle einer vereinzeltten Beförderung oder einer Reihe von höchstens vier Beförderungen zwei Werktag nicht übersteigen; eine längere Frist kann bestimmt werden, wenn es sich um eine grössere Reihe von Beförderungen handelt;
- b. die Luftfahrtbehörde des Vertragsstaates, an welche diese Auskünfte (allenfalls mit dem Gesuch) ohne Benützung des diplomatischen Weges direkt gerichtet werden können;
- c. die aufzuführenden Auskünfte, welche im Falle einer vereinzeltten Beförderung oder einer Reihe von höchstens vier Beförderungen auf nachstehende Einzelheiten beschränkt sind:
 1. Namen der den Luftverkehr betreibenden Gesellschaft,
 2. Luftfahrzeugmuster und Eintragungskennzeichen,
 3. voraussichtlicher Tag und Zeitpunkt für die Ankunft auf dem Gebiet des Vertragsstaates und für den Abflug von diesem Gebiet,
 4. Flugweg des Luftfahrzeuges,
 5. Zweck der Beförderung, Anzahl der aufzunehmenden oder abzusetzenden Fluggäste sowie Art und Menge der aufzunehmenden oder abzusetzenden Fracht.

Artikel 4

1. Wenn zwischen den Vertragsstaaten hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens eine Meinungsverschiedenheit entsteht, werden sich diese bemühen, sie zuerst auf dem Wege direkter Verhandlungen beizulegen.

2. a. Wenn die beteiligten Staaten nach Verhandlungen nicht zu einer Verständigung gelangen, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit zur Schlichtung einem Schiedsgericht oder einem Schiedsrichter zu unterbreiten.

b. Wenn sich nach einer Frist von einem Monat, nachdem ein Staat dem andern von seiner Absicht Kenntnis gab, sich an eine solche schiedsrichterliche Instanz zu wenden, die beiden Staaten über den Grundsatz einer schiedsgerichtlichen Erledigung nicht einigen, oder wenn die beiden Staaten nach Ablauf von

drei Monaten, nachdem die Unterbreitung der Meinungsverschiedenheit vor ein Schiedsgericht zwar angenommen wurde, aber die beiden Staaten sich über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes oder die Person des Schiedsrichters nicht verständigen konnten, so kann jeder beteiligte Vertragsstaat die Meinungsverschiedenheit dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation unterbreiten. Ein Mitglied des Rates kann bei der Prüfung einer Meinungsverschiedenheit durch den Rat, an der es beteiligt ist, nicht mitstimmen. Wenn sich der Rat mit der Schlichtung der Meinungsverschiedenheit nicht befassen will, kann jeder beteiligte Vertragsstaat diese Meinungsverschiedenheit dem Internationalen Gerichtshof unterbreiten.

3. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich jedem gemäss Ziffer 2 dieses Artikels ergangenen Entscheid zu unterziehen.

4. Wenn ein Vertragsstaat sich einem gemäss Ziffer 2 dieses Artikels ergangenen Entscheid nicht unterzieht, dann können die andern Vertragsstaaten alle auf Grund dieses Abkommens verliehenen Rechte einschränken, vorläufig aufheben oder widerrufen, solange sich dieser Staat dem Entscheid nicht unterzogen hat.

Artikel 5

1. Dieses Abkommen wird zur Unterzeichnung für alle Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission aufgelegt.

2. Es wird den Unterzeichnerstaaten zur Ratifikation unterbreitet.

3. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt.

Artikel 6

1. Wenn dieses Abkommen von zwei Unterzeichnerstaaten ratifiziert ist, tritt es zwischen diesen Staaten drei Monate nach dem Datum der Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden weiteren Staat, welcher es in der Folge ratifizieren wird, tritt es drei Monate nach dem Datum der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

2. Sobald dieses Abkommen in Kraft getreten ist, lässt es der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation bei der Organisation der Vereinigten Nationen eintragen.

Artikel 7

1. Dieses Abkommen bleibt während sechs Monaten nach seinem Inkrafttreten zur Unterzeichnung offen. Nachher bleibt es jedem Nichtunterzeichnerstaat, welcher Mitglied der Europäischen Zivilluftfahrtkommission ist, zum Beitritt offen.

2. Der Beitritt jedes Staates erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und wird drei Monate nach dem Datum dieser Hinterlegung wirksam.

Artikel 8

1. Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen durch Anzeige an den Präsidenten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission und an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation kündigen.

2. Die Kündigung wird sechs Monate nach dem Datum des Empfangs der Anzeige durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation wirksam.

Artikel 9

1. Der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation wird dem Präsidenten und allen Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission anzeigen:

- a. die Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde und das Datum dieser Hinterlegung, innert dreissig Tagen, welche auf die Hinterlegung folgen;
- b. den Empfang jeder Kündigungsanzeige und das Datum des Empfangs, innert dreissig Tagen, welche auf diesen Empfang folgen.

2. Der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation wird dem Präsidenten und den Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission ebenfalls das Datum anzeigen, an welchem das Abkommen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 6, Ziffer 1, in Kraft treten wird.

Artikel 10

1. Das Gesuch um Einberufung einer Versammlung der Vertragsstaaten im Hinblick auf die Prüfung allfälliger Ergänzungen des Abkommens, ist nur zulässig, wenn es von wenigstens fünfundzwanzig vom Hundert (25%) der Vertragsstaaten und frühestens zwölf (12) Monate nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation gerichtet wurde. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation wird nach Beratung mit dem Präsidenten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission die Versammlung mit einer mindestens drei Monate im voraus erfolgenden Anzeige an die Vertragsstaaten einberufen.

2. Jeder Ergänzungsentwurf zum Abkommen muss während der genannten Versammlung durch die Mehrheit aller Vertragsstaaten angenommen werden, wobei zwei Drittel der Vertragsstaaten vertreten sein müssen.

3. Die Ergänzung tritt zwischen den Staaten, welche sie ratifizieren, in Kraft, nach Ratifikation durch die in der genannten Versammlung festgelegte Anzahl der Vertragsstaaten und an dem Datum, welches durch die Versammlung festgesetzt wurde.

Artikel 11

Dieses Abkommen findet auf alle Gebiete im Mutterland der Vertragsstaaten Anwendung. Ausgenommen sind die entfernten Inseln im Atlantischen

Ozean und die Inseln mit halb-souveränem Status, für die jeder Vertragsstaat bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären kann, dass dieses Abkommen keine Anwendung finde.

* * *

Zu Urkund dessen haben die gehörig ermächtigten Unterzeichneten im Namen ihrer Regierung ihre Unterschrift hinggesetzt.

Geschehen zu Paris, am dreissigsten Tag des Monats April des Jahres ein-tausendneunhundertsechsfundfünfzig, in zweifacher Ausfertigung, in englischer, französischer und spanischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind. Dieses Abkommen wird bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt, welche davon entsprechende beglaubigte Abschriften allen Mitgliedstaaten der Organisation zustellen wird.

Aus den Verhandlungen des Bundesrates

(Vom 12. Oktober 1956)

Herr Mérinat Gustave, von Genf, bisher Technischer Beamter I der Kriegstechnischen Abteilung, wurde als Adjunkt II der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte in Thun gewählt.

(Vom 13. Oktober 1956)

Folgenden Kantonen wurden Bundesbeiträge bewilligt:

1. Zürich: An die Kosten der Gesamtmelioration Mettmenstetten in den Gemeinden Mettmenstetten und Affoltern;
 2. Freiburg: An die Kosten der Erstellung des Alpweges «La Cuetze-La Hauta Schia» in der Gemeinde Cerniat;
 3. Thurgau: An die Kosten der Gesamtmeliorationen in den Gemeinden Ettenhausen, Lanzenneunforn und Dettighofen.
-

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr (Vom 19. Oktober 1956)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1956
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	43
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7253
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.10.1956
Date	
Data	
Seite	520-581
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 582

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.