№ 42

181

# Bundesblatt

104. Jahrgang Bern, den 9. Oktober 1952 Band III

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*
*Einrückungsgebühr:* 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an *Stämpfli & Cie. in Bern*

6326

## Botschaft
des
## Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr

(Vom 3. Oktober 1952)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Alle Bestrebungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, die gewerbsmässige Luftfahrt durch ein Abkommen auf multilateraler Grundlage zu regeln, führten bisher leider zu keinerlei greifbaren Ergebnissen. Das Fehlen einer solchen Rechtsgrundlage zwingt die an der internationalen Luftfahrt beteiligten Staaten, ihre Luftverkehrsbeziehungen durch zweiseitige Abkommen zu regeln. Seit der Konferenz von Chicago von 1944, dem Gründungsjahr der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, sind zahlreiche derartige Abkommen abgeschlossen worden und in Kraft getreten. Diese Abkommen dienten den beteiligten Staaten als rechtliche Grundlage zur Wiederaufnahme des internationalen Luftverkehrs, nachdem Grossbritannien und die Vereinigten Staaten hiefür am 11. Februar 1946 mit dem Abkommen von Bermuda einen gangbaren Weg gewiesen hatten.

Das internationale Recht gibt jedem Staat die vollständige und ausschliessliche Souveränität über den Luftraum, der sich über seinem Staatsgebiet befindet. Im regelmässigen internationalen Luftverkehr darf ein fremdes Luftfahrzeug ohne Bewilligung weder in diesen Luftraum einfliegen noch auf dem Gebiete dieses Staates zur Aufnahme von Brennstoff oder zu andern nichtkommerziellen Zwecken landen, noch Fluggäste oder Fracht aufnehmen oder absetzen. Artikel 6 des am 7. Dezember 1944 in Chicago abgeschlossenen Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (AS *63*, 1377; BBl 1946, III, 608), dem die Schweiz beigetreten ist, legt fest, dass keine regelmässige internationale Linie über oder nach dem Gebiet eines Vertragsstaates betrieben werden dürfe, «wenn nicht eine besondere Bewilligung oder eine andere Ermäch-

tigung dieses Staates vorliegt und nur gemäss den Bedingungen dieser Bewilligung oder Ermächtigung». Wegen der Dichte des heutigen Luftverkehrsnetzes ist es ausgeschlossen, für jeden Flug oder jede Linie getrennt die Einwilligung des Bestimmungsstaates oder der Hoheitsträger der durchflogenen Gebiete einzuholen. Die am internationalen Luftverkehr beteiligten Staaten sind daher gezwungen, sich die nötigen Rechte durch zwischenstaatliche Verträge zu sichern.

Will die Schweiz im Luftverkehr ihren Platz behaupten und an der internationalen Beförderung aktiven Anteil nehmen, so muss sie im gleichen Sinne handeln. Aus diesem Grunde wurden mit zahlreichen Staaten Verhandlungen eingeleitet, mit dem Ziel, auf vertraglichem Wege die Grundlage zur Aufnahme normaler Luftverkehrsbeziehungen herzustellen und damit für die Tätigkeit der Swissair ausserhalb unserer Landesgrenzen die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Das gesetzte Ziel konnte nur erreicht werden, wenn bei jeder sich bietenden Gelegenheit zweiseitige Abkommen über die Bewilligungen und andern Ermächtigungen, von denen Artikel 6 des Abkommens von Chicago spricht, abgeschlossen wurden. Seit Ende des zweiten Weltkrieges ist die Schweiz denn auch 19 derartige Abkommen über die gewerbsmässige Luftfahrt eingegangen, wovon 15 schon durch den Bundesbeschluss vom 26. April 1951 über die Genehmigung von Vereinbarungen über den gewerbsmässigen Luftverkehr die Zustimmung der eidgenössischen Räte fanden (AS *1951*, 573).

Die schon genehmigten Abkommen enthielten, wie erwähnt, nur Bestimmungen über die regelmässigen Luftverkehrslinien. Seit einiger Zeit vertreten indessen gewisse Staaten die Auffassung, dass auch die nicht regelmässige Luftfahrt, der sogenannte Bedarfsluftverkehr, eine vertragliche Regelung erfahren sollte. Der Bedarfsluftverkehr hat seit dem letzten Krieg einen beachtlichen Umfang angenommen. Er ist geeignet, die regelmässigen Linien in nützlicher Form zu ergänzen, so z. B. bei der Beförderung von Touristen zwischen Grossbritannien und der Schweiz. Aus dieser Erkenntnis wurde uns von britischer Seite vorgeschlagen, im Rahmen von Artikel 5, Absatz 2, des Abkommens von Chicago gewisse Grundsätze über den nicht regelmässigen Luftverkehr in einem besonderen Abkommen zu regeln.

Wir beehren uns, Ihnen heute vier weitere Abkommen über den Linienverkehr zwischen der Schweiz einerseits und dem Grossherzogtum Luxemburg, der Philippinischen Republik, Pakistan und Irak anderseits sowie ein Abkommen über den nicht regelmässigen Luftverkehr, abgeschlossen mit dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland, zur Genehmigung vorzulegen.

## Inhalt und Entstehung der Abkommen

Wir möchten dabei vorerst darauf hinweisen, dass in unseren Abkommen über den regelmässigen Luftverkehr von schweizerischer Seite jeweilen angestrebt wird, folgende Punkte zu regeln:

*a.* Bestimmte Rechte, die sich die Parteien gegenseitig einräumen, des Inhaltes, in Friedenszeiten regelmässige internationale Luftverkehrslinien zu errichten, verbunden mit der Ermächtigung an die Luftverkehrsunternehmungen eines Staates, unter gewissen Bedingungen in den Luftraum des andern Staates einzufliegen.

*b.* Die Bedingungen, Grundsätze und Vorbehalte über das Beförderungsangebot, die Tarife, die Zollabfertigung von Luftfahrzeugen, Ersatzteilen, Brennstoffen usw., die Flughafengebühren und andern Belastungen, die nationalen Vorschriften über den Luftverkehr, die Ein- und Ausreise, die Grenzkontrolle, die Pässe, die Zollbehandlung usw.

*c.* Die Bedingungen und Grundsätze über die tatsächliche Kontrolle der zum regelmässigen Luftverkehr zugelassenen Unternehmungen, die Schiedsgerichtsbarkeit, die Hinterlegung des Abkommens bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, den Austausch statistischer Unterlagen, das Inkrafttreten, die Abänderungen und die Kündigung eines Abkommens.

*d.* Die Umschreibung der Rechte, die gegenseitig erteilt werden (Recht zum Durchflug ohne Landung, Recht zur Landung zu nicht kommerziellen Zwecken und mit bestimmten Beschränkungen, das Recht Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen), sowie die Aufzählung der Linien, die gegenseitig gewährt werden.

In der Regel gehen die von schweizerischer Seite aufgestellten Vertragsmuster nicht ohne Abänderungen aus den Verhandlungen mit unsern Vertragspartnern hervor. Im Einzelfall ist es nie möglich, wesentliche formelle Änderungen und selbst gewisse grundsätzliche Abänderungen materieller Art zu vermeiden. Der folgende Teil des Berichtes beschränkt sich daher darauf, die Abweichungen darzulegen und zu begründen, welche die Abkommen gegenüber unseren früheren, von den eidgenössischen Räten mit Bundesbeschluss vom 26. April 1951 schon genehmigten Abkommen aufweisen.

### *a. Das Luftverkehrsabkommen mit Luxemburg*

Ende 1950 unterrichtete die Luxemburgische Regierung das Politische Departement über ihre Absicht, mit der Schweiz ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen. Obgleich zurzeit der Betrieb einer schweizerischen Luftverkehrslinie nach und durch Luxemburg nicht zur Sprache steht, lag kein Grund vor, sich dem Abschluss eines Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und Luxemburg zu widersetzen.

Die Verhandlungen, welche im Februar 1951 in Bern stattfanden, führten zu einer Regelung, die, abgesehen von einigen nebensächlichen Änderungen, mit dem schweizerischen Vertragsmuster für Luftverkehrsabkommen übereinstimmt. Wie üblich gewähren sich die Vertragsstaaten die im Anhang zum Abkommen aufgeführten Rechte zur Errichtung von Luftverkehrslinien. Im weiteren sind die Punkte bezeichnet, welche zwischen Luxemburg und der Schweiz oder über die Schweiz hinaus durch den luxemburgischen Linienverkehr bedient

werden können. Die luxemburgischen Behörden erklärten sich damit einverstanden, auf die Ausübung kommerzieller Rechte zwischen der Schweiz und den im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses durch regelmässige schweizerische Linien angeflogenen Punkten zu verzichten.

Das Abkommen enthält nichts, was mit unsern bisherigen von den eidgenössischen Räten genehmigten Abkommen in Widerspruch steht. Es wurde am 9. April 1951 unter dem Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet.

*b. Das Luftverkehrsabkommen mit den Philippinen*

Auf Anregung der Philippinischen Republik, welche dem Wunsche Ausdruck verlieh, einen regelmässigen Luftverkehr auf der Linie Manila–London durch die Schweiz betreiben zu können, fanden im Oktober 1951 in Bern Besprechungen zwischen einer schweizerischen und einer philippinischen Delegation statt. Die Verhandlungen hatten den Abschluss eines zweiseitigen Abkommens über den Linienverkehr zum Gegenstand. In Übereinstimmung mit der liberalen Luftverkehrspolitik, wie sie von der Schweiz schon seit langem betrieben wird, gingen wir von der Voraussetzung aus, dass dem Abschluss dieses Abkommens nichts entgegenstehe und dass damit im Gegenteil eine willkommene Rechtsgrundlage für eine allfällige, später zu eröffnende schweizerische Linie nach dem Fernen Osten geschaffen werde.

Die philippinische Delegation schloss sich unserem Vertragsentwurf fast auf der ganzen Linie an und wünschte lediglich kleine Ergänzungen anzubringen, denen wir ohne weiteres zustimmen konnten.

Während jedoch die philippinische Luftverkehrsunternehmung in der Lage war, eine durch die Schweiz führende Linie in Betrieb zu nehmen, war nicht daran zu denken, in näherer Zukunft einen schweizerischen Linienverkehr nach dem Fernen Osten zu eröffnen. Daraus erklärt sich der Unterschied der Linientabellen, welche im Anhang zum Abkommen aufgeführt sind.

Das Abkommen wurde am 8. März 1952 in Manila mit dem üblichen Ratifikationsvorbehalt unterzeichnet.

*c. Das Luftverkehrsabkommen mit Pakistan*

Nachdem die Absicht besteht, das schweizerische Luftverkehrsnetz in absehbarer Zeit bis nach Indien auszudehnen und eine Linie nach Bombay in Betrieb zu nehmen, war es in Anwendung des Abkommens von Chicago notwendig, sich in Karachi die nötigen Landerechte zu sichern und die Luftverkehrsbeziehungen mit Pakistan staatsvertraglich zu regeln. Hiezu bestand um so mehr Veranlassung, als eine entsprechende Regelung mit Indien schon seit 1949 besteht. Den pakistanischen Behörden wurde in der Folge vorgeschlagen, ein gleiches Abkommen abzuschliessen. Unsere Vorschläge fanden eine günstige Aufnahme, und die schweizerische Gesandtschaft in Karachi leitete die nötigen Verhandlungen in die Wege. Im allgemeinen stimmten die paki-

stanischen Behörden dem von uns vorgeschlagenen Wortlaut zu einem Abkommen zu, und die recht langwierigen Verhandlungen führten schliesslich zu einem durchaus befriedigenden Ergebnis. Das Abkommen beruht wie üblich auf den sogenannten Bermudaklauseln und gibt auch die sonstigen Bestimmungen unserer Abkommen, wenn auch in etwas anderer Form, wieder.

Das Abkommen wurde am 17. März 1952 in Karachi unterzeichnet, und es soll nach einem Austausch diplomatischer Noten in Kraft treten. Dem Formerfordernis des Notenaustausches kann auf schweizerischer Seite erst entsprochen werden, nachdem das Abkommen durch die beiden Räte genehmigt worden ist.

*d. Das Luftverkehrsabkommen mit Irak*

Im Frühjahr 1949 ersuchte das Post- und Eisenbahndepartement das Politische Departement, mit den Behörden der verschiedenen Staaten des Nahen Ostens in Verbindung zu treten, mit dem Ziel, eine staatsvertragliche Regelung des Luftverkehrs nach diesen Staaten oder durch deren Gebiet nach weiter östlich liegenden Punkten vorzubereiten. Insbesondere war es wünschbar, mit Irak zu einem Vertragsabschluss zu gelangen, da schon seit anfangs 1949 eine regelmässige schweizerische Linie über Kairo nach Basra betrieben wurde. Im weiteren musste im Hinblick auf eine künftige schweizerische Indienlinie das Recht zum Überfliegen Iraks gesichert werden.

Bei den Verhandlungen über das Abkommen wirkten zum Teil der schweizerische Gesandte in Beirut und zum Teil die Gesandtschaftskanzlei in Bagdad mit. Das Abkommen weicht nur in ganz nebensächlichen Punkten von den Vorschlägen ab, welche wir den irakischen Behörden unterbreitet hatten.

Im Verlaufe der in Bagdad geführten Verhandlungen traten gewisse Schwierigkeiten zutage, hervorgerufen durch die zwischen Irak und Israel bestehende politische Lage. Für eine schweizerische Linie bestünde ein wesentliches Interesse, eine Linie nach Basra oder eine Transitlinie durch das irakische Hoheitsgebiet zu betreiben, die im Westen den Flughafen von Tel Aviv berührte. Leider liess sich diese Absicht für den jetzigen Zeitpunkt nicht verwirklichen, und voraussichtlich wird sich für die Dauer des Kriegszustandes zwischen Irak und Israel daran nichts ändern lassen. Aus diesem Grunde musste denn auch darauf verzichtet werden, Tel Aviv in Tabelle I, Ziffern 1 und 2, des Anhangs zu erwähnen.

Die irakische Regierung wendet für den Verkehr unter den arabischen Staaten, d. h. zwischen Bagdad einerseits, Kairo, Damaskus und Beirut anderseits, um nur die wichtigsten Beispiele zu nennen, den Grundsatz des Kabotageverbotes an. Eine schweizerische Luftverkehrslinie hat daher keine Möglichkeit, zwischen diesen Plätzen des Nahen Ostens und Ägyptens Verkehrsrechte auszuüben. Was Koweit und Bahrein anbetrifft, so wurde uns die Ausübung der fünften Freiheit ebenfalls verweigert, indem der Verkehr zwischen diesen beiden Punkten auf der einen und Irak auf der andern Seite ausschliesslich den britischen und irakischen Luftverkehrsunternehmungen vorbehalten bleiben soll. Keinem andern Staate wurde bisher eine Ausnahme zugestanden.

Das Abkommen mit Irak wurde am 31. März 1952 unter dem üblichen Ratifikationsvorbehalt in Bagdad unterzeichnet.

*e. Das Abkommen über den Bedarfsluftverkehr mit Grossbritannien*

Auf Vorschlag der britischen Regierung fanden im Februar 1951 in Bern zwischen Vertretern der Schweiz und einer britischen Delegation Verhandlungen über ein Abkommen statt, das den sogenannten Bedarfsluftverkehr zum Gegenstand hat. Diese Verhandlungen führten zunächst in formeller Beziehung zum Ergebnis, dass eine derartige Regelung zweckmässig durch den Austausch diplomatischer Noten erfolge. Deshalb besteht das Abkommen in einer schweizerischen und einer britischen Note.

Das wirtschaftliche Interesse unseres Landes am gewerbsmässigen, nicht regelmässigen Luftverkehr zwischen der Schweiz und Grossbritannien ist in letzter Zeit, insbesondere für den Fremdenverkehr, sehr gross geworden. Einige Zahlen mögen die Bedeutung des Bedarfsluftverkehrs, verglichen mit denjenigen des Linienverkehrs, veranschaulichen. Zwischen der Schweiz und Grossbritannien wurden in beiden Richtungen zusammen, in den Jahren 1949 bis 1951 auf dem Luftwege befördert:

| | im Linienverkehr | im Bedarfsverkehr | Anteil des Bedarfsverkehrs in % des Gesamtverkehrs |
|---|---|---|---|
| 1949 . . . . . | 77 286 | 5089 | 6¼ |
| 1950 . . . . . | 77 011 | 6196 | 7½ |
| 1951 . . . . . | 100 670 | 5724 | 5½ |

Der gelegentliche Luftverkehr zwischen der Schweiz und Grossbritannien ist fast ausschliesslich Touristikverkehr, welcher zu einem guten Teil nicht dem Linienverkehr entzogen wird. Diese Feststellung bezieht sich vor allem auf solche Feriengäste aus Grossbritannien, welche Mitglieder bestimmter Vereine sind und in Reisegruppen so rasch und so billig als möglich befördert zu werden wünschen.

Wie wir schon festgestellt haben, stützt sich der Notenwechsel auf Artikel 5, Absatz 2, des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, welcher den Vertragsstaaten das Recht vorbehält, den Bedarfsluftverkehr durch Vorschriften, Bedingungen und Einschränkungen zu regeln. Das Luftfahrtgesetz macht die gewerbsmässige Beförderung ausserhalb der Linien von einer Polizeierlaubnis des Eidgenössischen Luftamtes abhängig (Art. 33 LFG), welche den ausländischen Unternehmungen unter dem Vorbehalt erteilt werden kann, dass der betreffende ausländische Staat Gegenrecht hält. Diese Grundsätze haben ihren Niederschlag gefunden in Artikel 162 der Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz, wo ausdrücklich auf die zwischenstaatlichen Vereinbarungen über die gewerbsmässige Ausführung von Flügen des Bedarfsluftverkehrs hingewiesen wird.

Die Ziffern 1 der beiden Noten geben den wesentlichen Inhalt der mit Grossbritannien getroffenen Regelung wieder. An der Spitze steht der Grund-

satz, dass der gewerbsmässige Luftverkehr zwischen den Vertragsstaaten, soweit er nicht schon durch die Vereinbarung vom 5. April 1950 über den Linienverkehr geregelt ist, ohne besonderes Bewilligungsverfahren zugelassen ist. Von diesem Grundsatz ausgeschlossen sind nur diejenigen Flüge, welche auf einer Strecke ausgeführt werden, über die gleichzeitig ein Linienverkehr betrieben wird, und auch dann nur mit der Einschränkung, dass die Unternehmung auf einmal mehr als vier Fluggäste befördert und innert zehn vorausgehenden Tagen bereits einen Flug mit mehr als vier Fluggästen ausgeführt hat. Wird ein Gesuch unterbreitet, für eine bestimmte Vereinigung, z. B. für den Britischen Ski-Club, eine Reihe von bewilligungspflichtigen Flügen auszuführen, dann kann die Luftfahrtbehörde, welche die Bewilligung erteilt, eine Erklärung darüber verlangen, dass einzig die Mitglieder der in Frage kommenden Organisation befördert werden. Alle weiteren, in den beiden Noten erwähnten Punkte sind ohne wesentliche materielle Bedeutung.

Nach der Genehmigung durch die beiden Regierungen wurden die beiden Noten, die das vorliegende Abkommen über den Bedarfsluftverkehr bilden, am 13. Mai 1952 unterzeichnet und ausgetauscht. Wir unterbreiten Ihnen hiermit das Abkommen zur Genehmigung. Nach der Genehmigung werden wir das Abkommen ratifizieren.

In den verschiedenen Abkommen über den regelmässigen Luftverkehr, die Gegenstand dieser Botschaft bilden, ist nichts enthalten, das weiter ginge, als was sich nicht schon in den Staatsverträgen vorfindet, welche seit mehreren Jahren von der Schweiz über den internationalen Linienverkehr abgeschlossen wurden und denen die eidgenössischen Räte kürzlich zugestimmt haben. Einzig das Abkommen über den Bedarfsluftverkehr mit Grossbritannien betrifft einen neuen luftrechtlichen Gegenstand.

Die Abkommen, welche wir Ihnen hiermit unterbreiten, sind von der Luftfahrtkommission begutachtet und gutgeheissen worden.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, den genannten Abkommen durch Annahme des nachfolgenden Entwurfes zu einem Bundesbeschluss zuzustimmen. Wir benützen diesen Anlass, um Sie, Herr Präsident und sehr geehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. Oktober 1952.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Kobelt**

Der Vizekanzler:

**F. Weber**

(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 3. Oktober 1952,

beschliesst:

Art. 1

Die Abkommen über die Errichtung und den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien mit Luxemburg vom 9. April 1951, den Philippinen vom 8. März 1952, Pakistan vom 17. März 1952 und Irak vom 31. März 1952 sowie das Abkommen über den nicht regelmässigen Luftverkehr mit Grossbritannien vom 13. Mai 1952 werden genehmigt.

Art. 2

Der Bundesrat wird ermächtigt, diese Abkommen zu ratifizieren.

**Übersetzung aus dem französischen Originaltext**

# Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Schweiz
und
# dem Grossherzogtum Luxemburg

Abgeschlossen in Bern am 9. April 1951
Datum des Inkrafttretens:

---

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung des Grossherzogtums Luxemburg, 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 Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit auf diesem Gebiete so weit als möglich zu fördern, und

dass daher Anlass besteht, zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Luxemburg ein Abkommen über den Betrieb regelmässiger Luftverkehrsverbindungen in oder durch diese Länder zu treffen,

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

## Artikel 1

*a.* Die Vertragsstaaten gewähren einander 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 für den Betrieb der vereinbarten Linien eine Luftverkehrsunternehmung und bestimmt den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linien.

## Artikel 2

*a.* Unter Vorbehalt des nachstehenden Artikels 8 ist von jedem Vertragsstaat der vom andern Vertragsstaat bezeichneten Unternehmung die erforderliche Betriebsbewilligung zu erteilen.

*b.* Bevor den bezeichneten Unternehmungen gestattet wird, die im Anhang umschriebenen Linien zu eröffnen, können sie angehalten werden, sich bei der für die Betriebsbewilligung zuständigen Luftfahrtbehörde darüber auszuweisen, dass sie den von diesen Behörden üblicherweise angewendeten Gesetzen und Verordnungen genügen.

Artikel 3

*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 Luftverkehrslinien nicht gegenseitig ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

*c.* Die im Anhang umschriebenen Luftverkehrslinien sollen vor allem ein Beförderungsangebot gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, welchem die bezeichnete Unternehmung angehört, und den Bestimmungsstaaten entspricht.

*d.* Das Recht, auf dem Gebiet eines Vertragsstaates an den im Anhang bezeichneten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von der schweizerischen und der luxemburgischen 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 im Anhang umschriebenen Luftverkehrslinien;

3. an die in den durchquerten Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Luftverkehrslinien.

*e.* Den bezeichneten Unternehmungen stehen für den Betrieb der im Anhang umschriebenen Luftverkehrslinien zwischen dem Gebiet der Vertragsstaaten gleiche und gerechte Möglichkeiten zu.

Artikel 4

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

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

Artikel 5

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

*b.* Brennstoffe, Ersatzteile sowie Gegenstände der normalen Ausrüstung, welche durch oder für eine vom einen Vertragsstaat bezeichnete Unternehmung in das Gebiet des andern Vertragsstaates ausschliesslich für den Gebrauch durch Luftfahrzeuge dieser Unternehmung eingeführt oder an Bord genommen werden, unterliegen in bezug auf Zollgebühren, Revisions- oder andere nationale Gebühren und Abgaben der gleichen Behandlung wie die Waren der meistbegünstigten Nation oder, unter Vorbehalt des Gegenrechts, der nationalen Regelung.

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

Artikel 6

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 7

*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- und 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.

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

Artikel 8

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

Artikel 9

*a.* Die Vertragsstaaten unterwerfen jede Meinungsverschiedenheit über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhanges, die nicht durch direkte 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, so 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 unterwerfen.

Artikel 10

Dieses Abkommen und alle damit in Zusammenhang stehenden Verträge sind bei der Organisation der internationalen Zivilluftfahrt zu hinterlegen.

## Artikel 11

*a.* Dieses Abkommen ist mit dem Datum seiner Unterzeichnung anwendbar. Es tritt mit dem Tage in Kraft, wo seine Ratifikation durch gegenseitigen Notenaustausch bekanntgegeben wird.

*b.* 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.

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

*d.* Wenn ein Vertragsstaat die Bestimmungen dieses Abkommens oder seines Anhangs abzuändern wünscht, kann er verlangen, dass zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten eine Beratung stattfinde. Diese Beratung muss innert sechzig Tagen nach Stellung des Gesuches beginnen. Jede Abänderung des Anhangs, welche zwischen den genannten Behörden vereinbart wurde, tritt in Kraft, sobald sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt ist.

*e.* Jeder Vertragsstaat kann dem andern zu jeder Zeit mitteilen, dass er das Abkommen aufzuheben wünsche. Diese Mitteilung muss gleichzeitig auch an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation erfolgen. Zwölf Monate nach dem Zeitpunkt des Eingangs dieser Mitteilung beim andern Vertragsstaat tritt dieses Abkommen ausser Kraft, sofern die Kündigung nicht in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird. Fehlt eine Empfangsbestätigung des andern Vertragsstaates, so gilt die Anzeige vierzehn Tage nach dem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als erhalten.

## Artikel 12

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeutet ohne anderslautende Umschreibung:

*a.* Der Ausdruck «Luftfahrtbehörde»

was die Schweiz anbelangt,

das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, Luftamt, oder jede Person oder Organisation, welche zur Übernahme der gegenwärtig von diesem Departement ausgeübten Aufgaben ermächtigt ist;

was Luxemburg anbelangt,

das Verkehrsministerium, Zivilluftfahrt, oder jede Person oder Organisation, welche zur Übernahme der gegenwärtig von diesem Ministerium ausgeübten Aufgaben ermächtigt ist.

*b.* Der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» bedeutet die Luftverkehrsunternehmung, welche die Luftfahrtbehörde eines Vertragsstaates der Luftfahrtbehörde des andern Vertragsstaates im Sinne der Artikel 1 und 2 dieses

Abkommens schriftlich zum Betriebe der in dieser Mitteilung genannten Luftverkehrslinien gemeldet hat.

*c.* Der Ausdruck «Gebiet» entspricht der Umschreibung, welche in Artikel 2 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet worden ist, enthalten ist.

*d.* Die in Artikel 96, Buchstaben *a*, *b* und *d*, des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet worden ist, umschriebenen Ausdrücke haben die Bedeutung, welche ihnen dieser Artikel gibt.

So geschehen in Bern, am 9. April 1951, in doppelter Ausfertigung in französischer Sprache.

| | |
|---|---|
| Für den Schweizerischen Bundesrat: | Für die Regierung des Grossherzogtums Luxemburg: |
| (gez.) **Max Petitpierre** | (gez.) **J. Sturm** |

---

## Anhang

*a.* Die schweizerische Unternehmung ist die Swissair, Schweizerische Luftverkehr AG., oder jede andere Luftverkehrsunternehmung, welche durch die schweizerische Luftfahrtbehörde ordnungsgemäss der luxemburgischen Luftfahrtbehörde gemeldet worden ist.

*b.* Die luxemburgische Unternehmung ist die «Luxemburg Airlines», Luxemburgische Luftverkehrsgesellschaft, oder jede andere Luftverkehrsunternehmung, welche durch die luxemburgische Luftfahrtbehörde ordnungsgemäss der schweizerischen Luftfahrtbehörde gemeldet worden ist.

*c.* Für den Betrieb der in den nachstehenden Tabellen umschriebenen Luftverkehrslinien erhält die Unternehmung jedes Vertragsstaates auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates das Recht zum Durchgangsverkehr und zu nicht kommerziellen Landungen; sie kann auch die für den internationalen Verkehr vorgesehenen Flughäfen und andern Einrichtungen benützen.

*d.* Für den Betrieb der in den nachstehenden Tabellen umschriebenen Luftverkehrslinien erhält die Unternehmung jedes Vertragsstaates auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates überdies gemäss den im Abkommen vorgesehenen Bedingungen das Recht, im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Güter aufzunehmen oder abzusetzen.

*e.* Die bezeichneten Unternehmungen können auf allen Flügen oder bei einem Teil derselben Zwischenlandungen ausfallen lassen.

## Tabelle I

Luftverkehrslinien, welche durch die bezeichnete schweizerische Unternehmung betrieben werden können

Punkte in der Schweiz–Luxemburg und darüber hinaus.

## Tabelle II

Luftverkehrslinien, welche durch die bezeichnete luxemburgische Unternehmung betrieben werden können

1. Luxemburg–Frankfurt am Main und/oder Strassburg–Zürich–Mailand und darüber hinaus.
   Die bezeichnete luxemburgische Unternehmung erhält kommerzielle Rechte zwischen Frankfurt am Main und Zürich nur, wenn Frankfurt am Main nicht durch die bezeichnete schweizerische Unternehmung angeflogen wird.
   Sie erhält kommerzielle Rechte zwischen Zürich und weiter als Mailand gelegenen Punkten nur, wenn diese Punkte bei der Unterzeichnung des Abkommens nicht durch die bezeichnete schweizerische Unternehmung angeflogen werden.
2. Luxemburg–Genf–Nizza und darüber hinaus.
   Die bezeichnete luxemburgische Unternehmung erhält kommerzielle Rechte zwischen Genf einerseits, Nizza und darüber hinaus gelegenen Punkten anderseits nur, wenn diese Punkte bei der Unterzeichnung des Abkommens nicht durch die bezeichnete schweizerische Unternehmung angeflogen werden.

Übersetzung aus dem französischen und englischen Originaltext

# Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Schweiz und der Philippinischen Republik

Abgeschlossen in Manila am 8. März 1952

Datum des Inkrafttretens:

---

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Philippinischen Republik, 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 der Philippinischen Republik 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

*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 für den Betrieb der vereinbarten Linien eine Luftverkehrsunternehmung und bestimmt den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linien.

## Artikel 2

*a.* Unter Vorbehalt des nachstehenden Artikels 8 ist den von den Vertragsstaaten bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen die erforderliche Betriebsbewilligung zu erteilen.

*b.* Bevor diesen Unternehmungen gestattet wird, die vereinbarten Luftverkehrslinien 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 3

*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 Luftverkehrslinien nicht gegenseitig ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

*c.* Die vereinbarten Luftverkehrslinien sollen vor allem ein Beförderungsangebot gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, welchem die 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 oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von der schweizerischen und der philippinischen 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 Luftverkehrslinien in der Schweiz und in den Philippinen gleiche und gerechte Möglichkeiten offen.

Artikel 4

Die Tarife werden in vernünftiger Höhe vereinbart, wobei die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn und die besondern Gegebenheiten jeder Luftverkehrslinie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit sowie die Empfehlungen des Internationalen Lufttransportverbandes (IATA) in Betracht zu ziehen sind. Fehlen solche Empfehlungen, so beraten sich die bezeichneten Unternehmungen zu diesem Zweck mit den Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten, welche die gleichen Strecken bedienen. Ihre Abmachungen sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zur Genehmigung zu unterbreiten.

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

Artikel 5

*a.* Für die Benützung der Flughäfen und anderer durch einen Vertragsstaat zur Verfügung gestellten Einrichtungen sollen der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates keine höheren Gebühren auferlegt werden als die auf ähnlichen internationalen Luftverkehrslinien eingesetzten eigenen Luftfahrzeuge oder die meistbegünstigte ausländische Luftverkehrsunternehmung 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 Luftfahrzeuge dieser Unternehmung eingeführt oder an Bord genommen werden, sollen, unter Vorbehalt des Gegenrechtes, entsprechend der nationalen Regelung zollfrei sein. In bezug auf Revisions- und andere nationale Gebühren und Abgaben sollen sie gleich behandelt werden, wie wenn sie an Bord von nationalen Luftfahrzeugen eingeführt würden, die auf regelmässigen internationalen Linien eingesetzt sind.

*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 diesen Luftfahrzeugen verbleiben, sind im Gebiet des andern Vertragsstaates zollfrei und von Revisions- und andern nationalen Gebühren und Abgaben befreit, selbst dann, wenn die genannten Sachen auf Flügen über diesem Staatsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

Artikel 6

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 oder durch einen dritten Staat ausgestellt oder anerkannt wurden, für Flüge über seinem eigenen Staatsgebiet nicht anzuerkennen.

Artikel 7

*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, die 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.

*c.* Wird üblicherweise in dem Gebiet der beiden Vertragsstaaten bei der Einreise von Ausländern ein Sichtvermerk verlangt, so ist die im Bordbuch eingetragene Besatzung von dieser Verpflichtung befreit, wenn es sich um die Besatzung eines Luftfahrzeuges handelt, das in Anwendung dieses Abkommens auf einer der vereinbarten Luftverkehrslinien eingesetzt wird und unter der Voraussetzung, dass die einzelnen Besatzungsmitglieder einen gültigen Reisepass und eine Identitätskarte besitzen, die von der zuständigen Behörde des Heimatstaates des Luftfahrzeuges ausgestellt ist. Es besteht jedoch Übereinstimmung darüber, dass eine internationale Regelung dieses Gegenstandes, die von den beiden Staaten ratifiziert wurde und in Kraft tritt, Anwendung finden wird.

*d.* Die Fluggäste, die das Gebiet eines Vertragsstaates durchreisen, unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Auf Gepäck und Waren im direkten Durchgangsverkehr werden keine Zoll-, Revisions- und ähnliche Abgaben erhoben.

Artikel 8

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

Artikel 9

*a.* Die Vertragsstaaten unterwerfen jede Meinungsverschiedenheit über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhanges, die nicht durch direkte 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, so 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 10

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

Artikel 11

*a.* Dieses Abkommen tritt mit dem Datum seiner Unterzeichnung provisorisch und mit dem Zeitpunkt des Austausches der Ratifikationsurkunden endgültig in Kraft.

*b.* 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. Sie ziehen vor allem die Verkehrsstatistik der vereinbarten Luftverkehrslinien in Betracht, zu deren regelmässigem Austausch sie sich gegenseitig verpflichten.

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

*d.* Wünscht ein Vertragsstaat, eine Bestimmung dieses Abkommens oder seines Anhanges abzuändern, so kann diese Abänderung durch direkte Übereinkunft zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten vereinbart werden, und sie tritt in Kraft, sobald sie auf diplomatischem Wege bestätigt wurde.

*e.* Abänderungen betreffend den Anhang können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten vereinbart werden.

*f.* Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen mit einjähriger Kündigungsfrist aufheben.

So geschehen in Manila, am 8. März 1952, in doppelter Ausfertigung in französischer und englischer Sprache.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) **M. E. Büchi**

Schweizerischer Konsul in Manila

Für die Regierung der Philippinischen Republik:

(gez.) **J. M. Elizalde**

## Anhang

Die bezeichnete Unternehmung des einen Vertragsstaates ist auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates zum Durchgangsverkehr und zu nichtkommerziellen Zwischenlandungen berechtigt und kann die für den internationalen Verkehr vorgesehenen Flughäfen und übrigen Einrichtungen benützen. Sie ist ausserdem berechtigt, an den in nachstehenden Tabellen erwähnten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Post- und Frachtsendungen, zu den in diesem Abkommen festgesetzten Bedingungen, aufzunehmen oder abzusetzen.

## Tabelle I

*Linie, welche die philippinische Luftverkehrsunternehmung betreiben kann*

Manila–Kalkutta–Karachi–Lydda–Athen oder Rom–Zürich oder Genf–Frankfurt oder Hamburg–London und Punkte darüber hinaus, in beiden Richtungen.

## Tabelle II

*Linie, welche die schweizerische Luftverkehrsunternehmung betreiben kann*

Eine Linie von der Schweiz über den Nahen und Mittleren Osten, nach Manila und darüber hinaus, in beiden Richtungen, deren Streckenführung und Bedingungen im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den beiden Vertragsstaaten später festgelegt werden.

**Übersetzung aus dem französischen und englischen Originaltext**

# Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Schweiz und Pakistan

Abgeschlossen in Karachi am 17. März 1952

Datum des Inkrafttretens:

---

Der Schweizerische Bundesrat und die Pakistanische Regierung, nachstehend als «Vertragsstaaten» bezeichnet,

welche sowohl das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt als auch die Vereinbarung über den Transit internationaler Luftverkehrslinien, die beide am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet worden sind, ratifiziert haben,

vom Wunsche beseelt, im Hinblick auf die Errichtung und den Betrieb regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen der Schweiz und Pakistan und darüber hinaus ein Luftverkehrsabkommen zu treffen,

haben die nachfolgenden Bestimmungen vereinbart:

## Artikel I

Jeder Vertragsstaat gewährt dem andern nach den Bestimmungen dieses Abkommens das Recht, die im Anhang umschriebenen Luftverkehrslinien (nachstehend als «vereinbarte Linien» bezeichnet) zu betreiben und Beförderungen auszuführen nach dem Gebiet und aus dem Gebiet dieses andern Vertragsstaates, unter Einschluss des Rechtes zum Durchgangsverkehr.

## Artikel II

A. Jede Luftverkehrslinie kann in Betrieb genommen werden sobald:

1. der Vertragsstaat, dem die entsprechenden Rechte zugestanden sind, eine Luftverkehrsunternehmung (nachstehend «bezeichnete Unternehmung» genannt) zur Befliegung der im Anhang festgelegten Strecken (nachstehend «festgelegte Strecken» genannt) bezeichnet hat;

2. der Vertragsstaat, welcher diese Rechte erteilt, der genannten Unternehmung unter den im nachstehenden Absatz B vorgesehenen Bedingungen die entsprechende Betriebsbewilligung erteilt hat, was er so rasch als möglich tun wird.

B. Bevor sie ermächtigt ist, die vereinbarten Linien zu eröffnen, kann die bezeichnete Unternehmung angehalten werden, sich bei der Luftfahrtbehörde des Vertragsstaates, welcher diese Rechte erteilt, darüber auszuweisen, dass sie

den zum Betrieb internationaler Luftverkehrslinien aufgestellten Bedingungen genüge, welche üblicherweise von dieser Behörde nach Gesetz und Verordnung gestellt werden.

Der Vertragsstaat, welcher diese Rechte erteilt, kann auch den Beweis verlangen, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb der bezeichneten Unternehmung in Händen des Vertragsstaates oder seiner Angehörigen liege.

## Artikel III

A. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens erhält die bezeichnete Unternehmung eines Vertragsstaates, während sie eine vereinbarte Linie auf einer festgelegten Strecke betreibt:

1. das Recht, mit ihren Luftfahrzeugen das Gebiet des andern Vertragsstaates zu überfliegen;

2. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtkommerzielle Landungen vorzunehmen;

3. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang auf dieser Strecke genannten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Güter und Postsendungen mit Herkunft von oder Bestimmung nach andern bezeichneten Punkten abzusetzen oder aufzunehmen.

B. Der vorstehende Absatz A darf nicht so ausgelegt werden, als ob dadurch der bezeichneten Unternehmung eines Vertragsstaates das Recht verliehen wäre, auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates gegen Entschädigung Fluggäste, Güter oder Postsendungen mit Bestimmung nach einem andern auf dem Gebiet dieses Vertragsstaates gelegenen Punkt aufzunehmen.

C. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, keine Vereinbarung zu treffen, nach deren Bestimmungen, im Sinne einer Sonderbehandlung, einem andern Staat oder einer Luftverkehrsunternehmung eines andern Staates ein Vorrecht von der Art, wie es im vorstehenden Absatz B genannt ist, gewährt wird. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich des weiteren, kein solches durch einen andern Staat gewährtes Sondervorrecht anzunehmen.

## Artikel IV

Um das Gleichgewicht zwischen dem durch die vereinbarten Linien entstehenden Beförderungsangebot und der Verkehrsnachfrage auf den festgelegten Strecken oder auf gewissen Abschnitten derselben zu verwirklichen und aufrechtzuerhalten sowie um eine befriedigende Gleichwertigkeit zwischen den vereinbarten Linien herzustellen und aufrechtzuerhalten, bestimmen die Vertragsstaaten folgendes:

A. Die bezeichnete Unternehmung jedes Vertragsstaates geniesst für den Betrieb des Linienverkehrs zwischen den Gebieten der Vertragsstaaten gleiche und gerechte Möglichkeiten.

B. Die vereinbarten Linien haben vor allem den Zweck, ein Verkehrsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Heimatstaat der bezeichneten Unternehmung und den Staaten, nach denen der Verkehr bestimmt ist, entspricht. Die der bezeichneten Unternehmung eines Vertragsstaates eingeräumten Rechte, im internationalen Verkehr Fluggäste, Waren und Postsendungen aufzunehmen oder abzusetzen, an Punkten, welche auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates gelegen sind und mit Bestimmung nach oder Herkunft von dritten Staaten, welche sich auf den festgesetzten Strecken befinden, sollen entsprechend den allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung, welchen die beiden Vertragsstaaten beigepflichtet haben, ausgeübt werden und unter Bedingungen, bei denen das Beförderungsangebot angepasst ist:

1. an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Heimatstaat der bezeichneten Unternehmung und den Bestimmungspunkten auf den festgelegten Strecken;

2. an die Anforderungen einer Linie im Langstreckenverkehr;

3. an die in den durchquerten Gebieten bestehenden Verkehrsbedürfnisse, wobei auf die örtlichen und regionalen Linien Rücksicht zu nehmen ist.

## Artikel V

Die bezeichnete Unternehmung eines Vertragsstaates kann im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Betrieb auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates unter folgenden Bedingungen einen Umlad vornehmen (d. h. ein Flugzeug durch ein anderes von anderem Fassungsvermögen ersetzen):

1. Die Luftfahrzeuge, welche auf dem von ihrem Ursprungsland am entferntesten gelegenen Abschnitt einer festgelegten Strecke eingesetzt werden, sollen ein kleineres Fassungsvermögen aufweisen als jene, welche auf dem am nächsten gelegenen Abschnitt eingesetzt werden.

2. Diese kleineren Luftfahrzeuge verkehren nach einem Flugplan, welcher den Anschluss an die Luftfahrzeuge grösseren Fassungsvermögens gewährleistet, und warten in der Regel die Ankunft dieser letzteren ab.

3. Diese kleineren Luftfahrzeuge werden zur Hauptsache eingesetzt, um die Fluggäste, welche in den grösseren Luftfahrzeugen gereist sind, an ihren Bestimmungsort zu befördern; um das Fassungsvermögen der kleinen Luftfahrzeuge zu bestimmen, wird insbesondere auf den durch die grossen Luftfahrzeuge gewährleisteten und üblicherweise weiterreichenden Verkehr und im weiteren auf die Bestimmungen des Artikels IV abgestellt.

## Artikel VI

A. Die Tarife, welche die bezeichneten Unternehmungen auf der einen oder andern der vereinbarten Linien zur Anwendung bringen, werden in vernünftiger Höhe vereinbart, wobei alle einen Einfluss ausübenden Umstände, im besonderen die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn, die besondern Gegebenheiten jeder Luftverkehrslinie (inbegriffen Geschwindigkeit

und Bequemlichkeit) sowie die von andern Luftverkehrsunternehmungen auf der in Betracht fallenden Strecke oder deren Abschnitt angewendeten Tarife zu berücksichtigen sind. Diese Tarife sind in Übereinstimmung mit den folgenden Absätzen aufzustellen.

B. Die Tarife werden, wenn möglich, für jede festgelegte Strecke zwischen den bezeichneten Unternehmungen vereinbart, wobei mit den andern diese Strecke oder einen ihrer Abschnitte befliegenden Luftverkehrsunternehmungen Beratungen gepflogen werden. Diese Abmachung soll, sofern das durchführbar ist, durch das vom Internationalen Lufttransportverband (IATA) zur Festsetzung der Tarife angewandte Verfahren erzielt werden. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zu unterbreiten.

C. Wenn die Tarife nicht durch eine Abmachung im Sinne des vorstehenden Absatzes B vereinbart werden können oder wenn sich die bezeichneten Unternehmungen darüber nicht verständigen, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten bemühen, sie in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

D. Wenn diese Behörden sich nicht einigen können, so wird die Meinungsverschiedenheit nach Artikel XI geregelt.

E. Während der Wartezeit, bis zur Regelung einer Meinungsverschiedenheit von der Art, wie sie in den Absätzen C und D hiervor erwähnt wird, bleiben die schon gebräuchlichen Tarife anwendbar.

## Artikel VII

A. Die Luftfahrtbehörde jedes Vertragsstaates hat auf Verlangen der Luftfahrtbehörde des andern Vertragsstaates so rasch als möglich Angaben über die seiner bezeichneten Unternehmung erteilten Bewilligungen für den Betrieb von Luftverkehrslinien nach dem Gebiet und vom Gebiet dieses andern Vertragsstaates sowie für den Durchgangsverkehr durch dieses Gebiet zukommen zu lassen. Diese Angaben umfassen namentlich Abschriften der gebräuchlichen Zeugnisse und der für den Linienbetrieb auf den festgelegten Strecken notwendigen Bewilligungen, die Abänderungen, Befreiungen von Pflichten und Betriebsbedingungen.

B. Die Luftfahrtbehörde oder die bezeichnete Unternehmung jedes Vertragsstaates hat der Luftfahrtbehörde des andern Vertragsstaates solange im voraus als möglich die Flugpläne, Tarife und alle andern Angaben über den Betrieb der vereinbarten Linien sowie die Änderungen zukommen zu lassen.

C. Auf Verlangen hat die Luftfahrtbehörde jedes Vertragsstaates der Luftfahrtbehörde des andern Vertragsstaates Verkehrsstatistiken ihrer Luftverkehrslinien nach dem Gebiet und vom Gebiet dieses andern Vertragsstaates sowie über den Durchgangsverkehr durch dieses Gebiet zukommen zu lassen, wobei die Herkunft und die Bestimmung des Verkehrs zu erwähnen sind.

## Artikel VIII

A. Für die Benützung der Flughäfen und anderer durch einen Vertragsstaat zur Verfügung gestellten Einrichtungen hat die bezeichnete Unternehmung des andern Vertragsstaates keine höhern Gebühren zu bezahlen als diejenigen, welche die auf ähnlichen internationalen Linien eingesetzten eigenen Luftfahrzeuge zu entrichten haben.

B. Brennstoffe, Schmierstoffe und Ersatzteile, welche durch oder für einen Vertragsstaat oder dessen bezeichnete Unternehmung in das Gebiet eines andern Vertragsstaates eingeführt oder an Bord genommen werden und ausschliesslich für den Gebrauch durch Luftfahrzeuge dieser Unternehmung bestimmt sind, unterliegen in bezug auf Zollgebühren, Revisions- oder andere Gebühren und Abgaben dieses Staates der gleichen Behandlung, wie die Waren der eigenen, internationale Luftverkehrslinien betreibenden Unternehmungen. Es hat dabei die Meinung, dass kein Vertragsstaat verpflichtet ist, der bezeichneten Unternehmung des andern Vertragsstaates eine günstigere Behandlung zuteil werden zu lassen als sie dieser andere Vertragsstaat im gleichen Fall gewähren würde.

C. Die Luftfahrzeuge eines Vertragsstaates sind auf ihren Flügen nach dem Gebiet und vom Gebiet des andern Vertragsstaates oder im Durchgangsverkehr durch dieses Gebiet von allen durch die Zollgesetzgebung festgesetzten Gebühren befreit. Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, welche in den Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmung eines Vertragsstaates verbleiben, sind im Gebiet des andern Vertragsstaates zollfrei und von Revisions- und andern Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit, selbst dann, wenn die genannten Sachen auf Flügen über diesem Staatsgebiet verwendet oder verbraucht werden. Diese zollfreien Waren können nur mit Einwilligung der Zollbehörden des andern Vertragsstaates ausgeladen werden und bleiben bis zur Wiederausfuhr unter Zollkontrolle.

## Artikel IX

A. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, nachdem er sich mit dem andern Vertragsstaat beraten hat, eine Betriebsbewilligung der bezeichneten Unternehmung dieses Vertragsstaates zu verweigern oder zu widerrufen, oder auch diese Bewilligung Bedingungen zu unterwerfen, welche er als nötig erachtet, wenn diese Unternehmung sich nicht den Gesetzen und Vorschriften des ersten Vertragsstaates unterzieht, oder wenn, nach Auffassung dieses Vertragsstaates, sie die Bedingungen, unter denen ihr die im Abkommen vorgesehenen Rechte zugestanden wurden, missachtete.

B. Im Falle, dass ein Vertragsstaat in Anwendung dieses Artikels vorgehen sollte, werden dadurch die dem andern Vertragsstaat in Artikel XI verliehenen Rechte nicht berührt.

## Artikel X

A. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten werden sich regelmässig im Geiste enger Zusammenarbeit beraten, um sich über die Beobachtung der in diesem Abkommen ausgedrückten Grundsätze zu vergewissern.

B. Jeder Vertragsstaat kann zu jeder Zeit verlangen, dass zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten im Hinblick auf wünschbare Ergänzungen dieses Abkommens eine Beratung stattfinde. Diese Beratung muss innert sechzig Tagen nach der Stellung des Gesuches beginnen. Jede Abänderung des Anhangs, welche in der Folge dieser Beratung vereinbart wurde, tritt in Kraft, sobald sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden ist.

C. Nachdem einmal das im vorstehenden Absatz B vorgesehene Beratungsverfahren im Gange ist, kann jeder Vertragsstaat dem andern zu jeder Zeit seinen Wunsch nach Beendigung dieses Abkommens gemäss Artikel XIV anzeigen. Eine solche Anzeige erfolgt gleichzeitig bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation.

D. An den festgelegten Strecken durch einen Vertragsstaat angebrachte Abänderungen, welche nicht die durch die bezeichneten Unternehmungen auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates angeflogenen Punkte betreffen, werden nicht als Abänderung dieses Abkommens betrachtet. Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsstaates können daher einseitig derartige Abänderungen treffen, unter der Voraussetzung immerhin, dass sie ohne Verzug der Luftfahrtbehörde des andern Vertragsstaates angezeigt werden. Wenn diese letztere Luftfahrtbehörde der Meinung ist, dass mit Rücksicht auf die in Artikel IV ausgedrückten Grundsätze, die Interessen ihrer bezeichneten Luftverkehrsunternehmung durch den Verkehr berührt werden, welchen die bezeichnete Unternehmung des ersten Vertragsstaates zwischen dem Gebiet des zweiten Vertragsstaates und dem neuen Zwischenhalt in einem Drittstaat ausübt, so kann der zweite Vertragsstaat eine Beratung nach Absatz B verlangen.

## Artikel XI

A. Wenn zwischen den Vertragsstaaten in bezug auf Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens eine Meinungsverschiedenheit entsteht, so bemühen sie sich, diese Meinungsverscheidenheit zunächst unter sich zu erledigen.

B. Wenn die Vertragsstaaten auf dem Wege unmittelbarer Verhandlungen nicht zu einer Verständigung gelangen:

1. dann können sie sich dahingehend einigen, die Meinungsverschiedenheit einem in gegenseitigem Einvernehmen bezeichneten Schiedsgericht oder irgend einer andern Person oder Organisation zur Entscheidung zu unterbreiten; oder

2. wenn sie sich darüber nicht verständigen können oder wenn sie nicht einig sind über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes, welchem sie die Meinungsverschiedenheit unterbreiten wollten, dann kann jeder Vertragsstaat

den Entscheid des zuständigen Gerichtes, welches innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation eingesetzt wird, oder beim Fehlen eines solchen Gerichtes den Entscheid des Rates dieser Organisation anrufen.

C. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich dem in Anwendung des vorstehenden Absatzes B ergangenen Entscheid zu unterziehen.

D. Wenn ein Vertragsstaat oder seine bezeichnete Unternehmung sich dem in Anwendung des vorstehenden Absatzes B ergangenen Entscheid nicht unterziehen sollte, dann kann der andere Vertragsstaat, solange dieses Verhalten andauert, ganz oder teilweise die Ausübung der durch dieses Abkommen und seinen Anhang zugestandenen Rechte verweigern.

## Artikel XII

Im Falle, dass ein Abkommen oder eine mehrseitige Vereinbarung über den Luftverkehr getroffen und beide Vertragsstaaten beitreten würden, so ist das vorliegende Abkommen nach den Bestimmungen dieses Abkommens oder dieser mehrseitigen Vereinbarung abzuändern.

## Artikel XIII

A. Für die Anwendung dieses Abkommens haben die Ausdrücke «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie» und «Luftverkehrsunternehmung» die Bedeutung, welche ihnen durch das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt gegeben ist.

B. Der Ausdruck «Gebiet» in bezug auf einen Staat bedeutet Landgebiete und anliegende Küstengewässer, welche der Oberhoheit, dem Schutze oder der Aufsicht dieses Staates unterstehen.

C. Der Ausdruck «Luftfahrtbehörde» bedeutet für die Schweiz das Eidgenössische Luftamt und für Pakistan den Generaldirektor für die Zivilluftfahrt und in beiden Fällen jede Person oder Organisation, welche zur Übernahme der gegenwärtig von den vorerwähnten Behörden ausgeübten Aufgaben ermächtigt ist.

D. Der Anhang dieses Abkommens wird als Teil dieses Abkommens betrachtet, und jede Bezugnahme auf das «Abkommen» betrifft in gleicher Weise den «Anhang», ausgenommen im Falle, wo ausdrücklich das Gegenteil gesagt wird.

## Artikel XIV

Jeder Vertragsstaat kann zu jeder Zeit dem andern mitteilen, dass er dieses Abkommen aufzuheben wünsche. Ein Jahr nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Kündigungsanzeige beim andern Vertragsstaat tritt das Abkommen ausser Kraft, sofern nicht die genannte Kündigungsanzeige in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen wird. Fehlt eine Empfangsbestätigung des andern Vertragsstaates, so gilt die Anzeige vierzehn Tage nach

dem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation nach Artikel X, Absatz C, als erhalten.

Artikel XV

Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an welchem seine Ratifikation durch diplomatischen Notenaustausch gegenseitig angezeigt wird.

Das Abkommen ist bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu hinterlegen.

*Zu Urkund dessen* haben die zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben und mit ihren Siegeln versehen.

So geschehen in Karachi, am siebenzehnten März 1952 in doppelter Ausfertigung in französischer und englischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez). **W. Hofer**

Für die Regierung von Pakistan:

(gez.) **A. T. Naqvi**

---

## Anhang

1. Eine schweizerische Unternehmung kann in beiden Richtungen auf der nachstehend festgelegten Strecke Luftverkehrslinien betreiben und kommerzielle Halte in Pakistan vornehmen:

Punkte in der Schweiz–Rom–Athen–Kairo oder Lydda oder Damaskus oder Beirut–Basrah und/oder Abadan–Koweit–Bahrein–Dhahran–Punkte in Pakistan – Punkte in Indien und darüber hinaus.

2. Eine pakistanische Unternehmung kann in beiden Richtungen auf einer Strecke, die noch zu bezeichnen ist, Luftverkehrslinien betreiben.

3. Punkte, welche sich auf der einen oder andern der festgelegten Strecken befinden, können nach Belieben der bezeichneten Unternehmung eines Vertragsstaates, auf allen Flügen oder bei einem Teil derselben ausgelassen werden, wobei Einigkeit darüber besteht, dass sich diese Möglichkeit nicht erstrecken soll auf Punkte, welche in der Schweiz oder in Pakistan gelegen sind.

---

**Übersetzung aus dem französischen Originaltext**

# Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Schweiz und Irak

Abgeschlossen in Bagdad am 31. März 1952
Datum des Inkrafttretens:

---

Der Schweizerische Bundesrat und die Irakische 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 Irak 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

*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 Luftverkehrsunternehmungen für den Betrieb der vereinbarten Linien und bestimmt den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linien.

## Artikel 2

*a.* Unter Vorbehalt des nachstehenden Artikels 8 ist den von den Vertragsstaaten bezeichneten Luftverkehrsunternehmungen die erforderliche Betriebsbewilligung zu erteilen.

*b.* Bevor diesen 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 diesen Behörden üblicherweise angewendeten Gesetze und Verordnungen genügen.

## Artikel 3

*a.* Den bezeichneten Unternehmungen stehen für den Betrieb der vereinbarten Linien sowohl in der Schweiz wie in Irak gleiche und gerechte Möglichkeiten offen.

*b.* Das Beförderungsangebot der bezeichneten Unternehmungen soll der Verkehrsnachfrage angepasst sein.

*c.* Die bezeichneten Unternehmungen haben auf den gemeinsamen Strecken auf ihre wechselseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um ihre Linien nicht gegenseitig ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

*d.* Die vereinbarten Luftverkehrslinien sollen vor allem ein Beförderungsangebot gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, welchem die Unternehmung angehört, und den Bestimmungsstaaten entspricht.

*e.* Das Recht, auf dem Gebiet eines Vertragsstaates an den in nachstehendem Anhang bezeichneten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Postsendungen und Waren nach oder von dritten Staaten aufzunehmen oder abzusetzen, soll entsprechend den von der schweizerischen und der irakischen Regierung bestätigten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung ausgeübt werden und unter Bedingungen, bei denen das Beförderungsangebot angepasst ist:

1. an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Herkunftsstaat und den Bestimmungsstaaten:

2. an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien;

3. an die in den durchquerten Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

## Artikel 4

Die Tarife werden in vernünftiger Höhe vereinbart, wobei die Wirtschaftlichkeit des Betriebes, ein normaler Gewinn und die besonderen Gegebenheiten jeder Luftverkehrslinie, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, sowie die Empfehlungen des Internationalen Lufttransportverbandes (IATA) in Betracht zu ziehen sind. Fehlen solche Empfehlungen, so beraten sich die bezeichneten Unternehmungen zu diesem Zweck mit den Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten, welche die gleichen Strecken bedienen. Ihre Abmachungen sind der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zu unterbreiten. Können sich die bezeichneten Unternehmungen nicht einigen, so werden sich die genannten Behörden bemühen, eine Lösung zu finden. In letzter Linie wird das in Artikel 9 vorgesehene Verfahren angewendet.

Artikel 5

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

*b.* Brennstoffe, Schmierstoffe und Ersatzteile, welche durch oder für eine vom einen Vertragsstaat bezeichnete Unternehmung in das Gebiet des andern Vertragsstaates ausschliesslich für den Gebrauch durch Luftfahrzeuge dieser Unternehmungen eingeführt oder an Bord genommen werden, sollen in bezug auf Zollgebühren, Revisions- und andere Gebühren und Abgaben gleich behandelt werden, wie wenn sie an Bord von nationalen Luftfahrzeugen eingeführt würden, die auf regelmässigen internationalen Linien eingesetzt sind. Es hat dabei die Meinung, dass kein Vertragsstaat verpflichtet ist, den bezeichneten Unternehmungen des andern Vertragsstaates eine günstigere Behandlung zuteil werden zu lassen als sie dieser andere Vertragsstaat im gleichen Falle gewähren würde.

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

Artikel 6

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 7

*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, die auf dem Gebiete eines Vertragsstaates die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Be-

satzungen, 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.

*c.* Die Fluggäste, die das Gebiet eines Vertragsstaates durchreisen, unterliegen einer vereinfachten Kontrolle. Auf Gepäck und Waren im direkten Durchgangsverkehr werden keine Zoll-, Revisions- und ähnlichen Abgaben erhoben.

Artikel 8

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

Artikel 9

*a.* Die Vertragsstaaten unterwerfen jede Meinungsverschiedenheit über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhanges, die nicht durch direkte 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 10

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

Artikel 11

*a.* Dieses Abkommen ist durch die beiden Vertragsstaaten zu ratifizieren, wobei die Ratifikationsurkunden in Bagdad ausgetauscht werden. Das Abkommen tritt mit dem Datum dieses Austausches in Kraft.

*b.* 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. Sie ziehen vor allem die Verkehrsstatistik der vereinbarten Linien in Betracht, zu deren regelmässigem Austausch sie sich gegenseitig verpflichten.

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

*d.* Abänderungen des Anhangs können zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten vereinbart werden.

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

Zu Urkund dessen haben die durch ihre Regierung zu diesem Zwecke gehörig ausgewiesenen Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben und mit ihren Siegeln versehen.

So geschehen in Bagdad, am fünften Tag des Monats Rajab im Jahre 1371 nach der Hedschra, was dem einunddreissigsten Tag des Monats März 1952 christlicher Zeitrechnung entspricht, in doppelter Ausfertigung in arabischer und französischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat:

(gez.) **F. Kappeler**

Für die Irakische Regierung:

(gez.) **S. Al Wadi**

## Anhang

Die bezeichneten Unternehmungen des einen Vertragsstaates sind auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates zum Durchgangsverkehr und zu nichtkommerziellen Zwischenlandungen berechtigt, wobei sie die für den internationalen Luftverkehr vorgesehenen Flughäfen und übrigen Einrichtungen benützen können. Sie sind überdies berechtigt, an den in nachstehenden Tabellen erwähnten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Post- und Frachtsendungen, zu den in diesem Abkommen festgesetzten Bedingungen, aufzunehmen oder abzusetzen.

### Tabelle I

Linien, welche die schweizerischen Luftverkehrsunternehmungen betreiben können.

1. Punkte in der Schweiz–Rom und/oder Athen–Kairo und/oder Beirut–Basrah und darüber hinaus gelegene Punkte, in beiden Richtungen.
2. Punkte in der Schweiz–Rom und/oder Athen und/oder Istanbul–Damaskus oder Beirut–Basrah und darüber hinaus gelegene Punkte, in beiden Richtungen.

Es liegt im Ermessen der bezeichneten schweizerischen Unternehmungen, auf allen Flügen oder bei einem Teil derselben irgendeinen der oben erwähnten Punkte nicht anzufliegen.

Im Falle, dass die eine oder die andere der vorgenannten Linien Kuweit und/oder Bahrein berührte, wären die bezeichneten Unternehmungen nicht ermächtigt, an diesen Orten Fluggäste, Postsendungen und Güter mit Bestimmung nach oder Herkunft von Basrah aufzunehmen oder abzusetzen.

### Tabelle II

Linien, welche die irakischen Luftverkehrsunternehmungen betreiben können.

Bagdad–Damaskus–Beirut–Nicosia–Athen–Neapel und/oder Rom–Genf und darüber hinaus gelegene Punkte, in beiden Richtungen.

Es liegt im Ermessen der bezeichneten irakischen Unternehmungen, auf allen Flügen oder bei einem Teil derselben irgendeinen der oben erwähnten Punkte nicht anzufliegen.

# Abkommen

zwischen

## der Schweiz und dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland über den Bedarfsluftverkehr

Abgeschlossen in Bern am 13. Mai 1952

Datum des Inkrafttretens:

---

Am 13. Mai 1952 haben der Vorsteher des Eidgenössischen Politischen Departementes und der Gesandte Ihrer Britischen Majestät folgenden Notenaustausch betreffend den Abschluss eines Abkommens über den Bedarfsluftverkehr zwischen der Schweiz und dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland vorgenommen:

### Schweizerische Note

**Übersetzung aus dem französischen Originaltext**

Bern, den 13. Mai 1952.

Herr Minister,

Ich beehre mich, Eurer Exzellenz mitzuteilen, dass sich im Verlaufe der Verhandlungen zwischen den Vertretern der beiden Regierungen die Erkenntnis aufdrängte, dass es, um den Luftverkehr zwischen ihren Ländern zu erleichtern, im Interesse der Schweiz und des Vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Nordirland liege, ein Abkommen über denjenigen gewerbsmässigen Luftverkehr zu treffen, welcher durch die Vereinbarung vom 5. April 1950 über den regelmässigen Luftverkehr zwischen der Schweiz und dem Vereinigten Königreich nicht erfasst wird.

Ich beehre mich, daher Eurer Exzellenz zur Kenntnis zu bringen, dass der Schweizerische Bundesrat gewillt ist, den in dieser Note umschriebenen britischen Luftfahrzeugen unter den nachstehenden Bedingungen die folgenden

Seine Exzellenz
Herr Minister Patrick Stratford Scrivener,
Gesandter Ihrer Britischen Majestät in der Schweiz,
Bern

Rechte zu gewähren, immer unter der Voraussetzung der Einräumung des Gegenrechts durch die Regierung des Vereinigten Königreichs schweizerischen Luftfahrzeugen gegenüber. Diese Rechte gesellen sich zu denjenigen, deren die Luftfahrzeuge eines jeden der beiden Staaten teilhaftig sind, wenn sie das Gebiet des andern Staates durchqueren oder daselbst Landungen zu nicht gewerbsmässigen Zwecken vornehmen ohne vorgängig eine Ermächtigung einholen zu müssen, so wie es Artikel 5 des am 7. Dezember 1944 in Chicago abgeschlossenen Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (nachstehend «Abkommen» genannt) vorsieht:

1. Vorbehältlich der Bestimmungen dieser Note können britische Luftfahrzeuge, welche im Bedarfsverkehr eingesetzt sind, d. h. die gegen Entgelt Flüge durchführen, die nicht durch die Vereinbarung vom 5. April 1950 erfasst werden, Fluggäste und Güter in der Schweiz an Bord nehmen oder absetzen ohne vorgängig eine Ermächtigung einholen zu müssen.

Indessen ist eine vorgängige Ermächtigung für durch britische Luftfahrzeuge gegen Entgelt auszuführende Flüge im Bedarfsverkehr immer erforderlich, bei Flügen auf jeder der in den Tabellen I und II des Anhanges zur Vereinbarung vom 5. April 1950 umschriebenen und tatsächlich in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der genannten Vereinbarung durch eine der bezeichneten Unternehmungen beflogenen Strecken, wenn im Luftfahrzeug mehr als vier Fluggäste befördert werden und die Unternehmung dieses Luftfahrzeuges auf der fraglichen Strecke in den vorausgegangenen zehn Tagen bereits einen andern Flug mit mehr als vier Fluggästen durchgeführt hat.

Bevor eine solche Ermächtigung für eine Reihe von Flügen, welche im Namen eines Vereins durchgeführt werden, erteilt wird, können die schweizerischen Luftfahrtbehörden verlangen, dass der Halter des Luftfahrzeuges Auskunft erteile über den Zweck dieses Vereins und eine Erklärung beibringe, wonach ausschliesslich seine Mitglieder befördert werden. Immerhin soll diese Ermächtigung nicht ohne hinreichenden Grund verweigert werden.

2. Keine der in dieser Note enthaltenen Bestimmungen kann so ausgelegt werden, dass dadurch einem britischen Luftfahrzeug das Recht verliehen würde, an in der Schweiz gelegenen Punkten gegen Entgelt Fluggäste oder Güter aus der Schweiz einzuladen und wieder auszuladen.

3. Wenn die schweizerischen Luftfahrtbehörden der Auffassung sind, dass die durch britische Unternehmungen gemäss den Bestimmungen dieser Note durchgeführten Bedarfsverkehrsflüge die Merkmale aufweisen, welche erlauben, sie den Flügen des Linienverkehrs, wie er durch die Vereinbarung vom 5. April 1950 geregelt ist, gleichzusetzen, werden die genannten schweizerischen Luftfahrtbehörden die britischen darüber unterrichten. Diese werden innert zehn Tagen nach Empfang der Mitteilung den schweizerischen Luftfahrtbehörden zur Kenntnis bringen, ob sie damit einverstanden seien, dass diese Flüge nunmehr gemäss den Bedingungen der vorgenannten Vereinbarung durchgeführt werden. Wenn die Luftfahrtbehörden beider Staaten nicht einig werden, dass

derartige Flüge unter den Bedingungen, wie sie in der vorgenannten Vereinbarung niedergelegt sind, durchzuführen sind, dann können die schweizerischen Luftfahrtbehörden, ungeachtet irgendeiner andern Bestimmung dieser Note, die Ermächtigung für die Fortsetzung der Reihe solcher Flüge verweigern oder für weitere Flüge die für notwendig gehaltenen Bedingungen auferlegen. In allen Fällen muss die in jedem der beiden Staaten in Kraft stehende Gesetzgebung in Betracht gezogen werden.

4. Alle in Betracht fallenden Bestimmungen des «Abkommens» finden Anwendung auf die gemäss den Bestimmungen dieser Note durchgeführten gewerbsmässigen Flüge.

Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, die in die Schweiz eingeführt oder hier durch oder für britische Luftfahrzeuge an Bord genommen werden und ausschliesslich für die Verwendung durch diese Luftfahrzeuge bestimmt sind, sollen in bezug auf Zollabgaben, Revisions- und andere ähnliche nationale Gebühren und Abgaben nicht ungünstiger behandelt werden als derartige Waren, welche in die Schweiz eingeführt oder hier an Bord genommen werden und für die Verwendung durch schweizerische Luftfahrzeuge oder solche aus dem meistbegünstigten Staat bestimmt sind, sofern sie für gleichartige gewerbsmässige Flüge wie diejenigen, welche gemäss den Bestimmungen dieser Note durchgeführt werden, eingesetzt sind. Diese Behandlung wird in Erweiterung und ohne Rücksicht auf die Behandlung gewährt, zu welcher der Schweizerische Bundesrat nach Artikel 24 des «Abkommens» verpflichtet ist.

5. Der Schweizerische Bundesrat behält sich das Recht vor, die Ausübung von Verkehrsrechten im Sinne dieser Note durch britische Luftfahrzeuge in der Schweiz zu untersagen, wenn

*a.* der Eigentümer oder Halter des Luftfahrzeuges nicht britischer Staatsangehöriger ist oder wenn der Schweizerische Bundesrat dafür hält, dass, wenn es sich um eine Unternehmung handelt, nicht ein wesentlicher Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb der Unternehmung in Händen britischer Staatsangehöriger liegen, oder

*b.* der Eigentümer oder Halter ungeachtet einer durch die schweizerischen Luftfahrtbehörden an die Luftfahrtbehörden des Vereinigten Königreiches gerichteten Warnung fortfährt, sich den in dieser Note festgesetzten Bedingungen nicht zu unterziehen.

6. Im Sinne dieser Note bedeutet der Ausdruck «britisches Luftfahrzeug» ein ziviles Luftfahrzeug, welches im Vereinigten Königreich oder in einem Gebiet, für welches die Regierung des Vereinigten Königreiches in internationalen Angelegenheiten die Verantwortung trägt, immatrikuliert ist, sobald schweizerische Luftfahrzeuge in diesem Gebiet ähnlicher Rechte teilhaftig werden, wie sie diese Note gewährt.

Die Luftfahrzeuge, die militärisch oder durch Zoll- oder Polizeiorgane verwendet werden, gelten nicht als zivile Luftfahrzeuge.

Ich wäre dankbar, wenn Eure Exzellenz mich unterrichten wollte, ob die Regierung des Vereinigten Königreiches mit den Bestimmungen und Bedingungen dieser Note einig gehe und bereit wäre, schweizerischen Luftfahrzeugen unter den gleichen Bestimmungen und Bedingungen entsprechende Rechte einzuräumen.

Unter dieser Voraussetzung beehre ich mich vorzuschlagen, dass diese Note und Ihre sinngemässe Antwort, welche die Bestimmungen und Bedingungen enthält, gemäss welchen die Regierung des Vereinigten Königreiches bereit wäre, die entsprechenden Rechte schweizerischen Luftfahrzeugen zu gewähren, als ein Abkommen zwischen unsern beiden Regierungen betrachtet werden. Dieses Abkommen soll in Kraft bleiben bis zum Ablauf einer Frist von zwei Monaten nach der durch eine der beiden Regierungen der andern Regierung zugestellten Mitteilung über die Absicht, das genannte Abkommen aufzuheben. Dieses Abkommen ist vorläufig vom Zeitpunkt Ihrer Antwort auf diese Note hinweg anwendbar. Es wird endgültig in Kraft treten, sobald der Schweizerische Bundesrat der Regierung des Vereinigten Königreiches auf dem diplomatischen Weg seine Ratifikation angezeigt haben wird. Wenn die Anzeige der Ratifikation nicht innert zwölf Monaten nach dem Datum dieser Note erfolgt, kann jede Regierung die vorläufige Anwendung des genannten Abkommens aufheben, indem sie der andern Regierung die Kündigung schriftlich anzeigt; diese Kündigung tritt zwei Monate nach dem Zeitpunkt der Anzeige in Kraft.

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

(gez.) **Max Petitpierre**

---

## Britische Note

**Übersetzung aus dem englischen Originaltext**

Bern, den 13. Mai 1952.

Ihre Exzellenz,

Ich beehre mich hiemit, den Empfang der heutigen Note zu bestätigen, mit welcher Eure Exzellenz gewisse Regelungen betreffend den gewerbsmässigen Luftverkehr, welcher durch die Vereinbarung vom 5. April 1950

Seine Exzellenz
Herrn Max Petitpierre,
Vorsteher des Politischen Departementes,
Bern

über den regelmässigen Luftverkehr zwischen der Schweiz und dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland nicht erfasst wird, vorschlägt.

In Beantwortung dieser Mitteilung beehre ich mich, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, dass die Regierung des Vereinigten Königreiches mit den Bestimmungen und Bedingungen Ihrer Note einig geht und bereit ist unter Voraussetzung des Gegenrechts die folgenden Rechte den in dieser Note umschriebenen schweizerischen Luftfahrzeugen gemäss den aufgeführten Bedingungen einzuräumen. Diese Rechte gesellen sich zu denjenigen, deren die Luftfahrzeuge eines jeden der beiden Staaten teilhaftig sind, wenn sie das Gebiet des andern Staates durchqueren oder daselbst Landungen zu nicht kommerziellen Zwecken vornehmen ohne vorgängig eine Ermächtigung einholen zu müssen, so wie es Artikel 5 des am 7. Dezember 1944 in Chicago abgeschlossenen Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, (nachstehend «Abkommen» genannt) vorsieht:

1. Vorbehältlich der Bestimmungen dieser Note können schweizerische Luftfahrzeuge, welche im Bedarfsverkehr eingesetzt sind, d. h. die gegen Entgelt Flüge durchführen, die nicht durch die Vereinbarung vom 5. April 1950 erfasst werden, Fluggäste und Güter im Vereinigten Königreich an Bord nehmen oder absetzen ohne vorgängig eine Ermächtigung einholen zu müssen.

Indessen ist eine vorgängige Ermächtigung für durch schweizerische Luftfahrzeuge gegen Entgelt auszuführende Flüge im Bedarfsverkehr immer erforderlich, bei Flügen auf jeder der in den Tabellen I und II des Anhanges zur Vereinbarung vom 5. April 1950 umschriebenen und tatsächlich in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der genannten Vereinbarung durch eine der bezeichneten Unternehmungen beflogenen Strecken, wenn im Luftfahrzeug mehr als vier Fluggäste befördert werden und die Unternehmung dieses Luftfahrzeuges auf der fraglichen Strecke in den vorausgegangenen zehn Tagen bereits einen andern Flug mit mehr als vier Fluggästen durchgeführt hat.

Bevor eine solche Ermächtigung für eine Reihe von Flügen, welche im Namen eines Vereins durchgeführt werden, erteilt wird, können die britischen Luftfahrtbehörden verlangen, dass der Halter des Luftfahrzeuges Auskunft erteile über den Zweck diese Vereins und eine Erklärung beibringe, wonach ausschliesslich seine Mitglieder befördert werden. Immerhin soll diese Ermächtigung nicht ohne hinreichenden Grund verweigert werden.

2. Keine der in dieser Note enthaltenen Bestimmungen kann so ausgelegt werden, dass dadurch einem schweizerischen Luftfahrzeug das Recht verliehen würde, an Punkten im Vereinigten Königreich oder in Gebieten, für deren internationale Beziehungen die Regierung des Vereinigten Königreiches die Verantwortung trägt, gegen Entgelt Fluggäste oder Güter aus dem Vereinigten Königreich oder aus den erwähnten Gebieten einzuladen und wieder auszuladen.

3. Wenn die britischen Luftfahrtbehörden der Auffassung sind, dass die durch schweizerische Unternehmungen gemäss den Bestimmungen dieser Note durchgeführten Bedarfsverkehrsflüge die Merkmale aufweisen, welche erlauben,

sie den Flügen des Linienverkehrs, wie er durch die Vereinbarung vom 5. April 1950 geregelt ist, gleichzusetzen, werden die genannten britischen Luftfahrtbehörden die schweizerischen darüber unterrichten. Diese werden innert zehn Tagen nach Empfang der Mitteilung den britischen Luftfahrtbehörden zur Kenntnis bringen, ob sie damit einverstanden seien, dass diese Flüge nunmehr gemäss den Bedingungen der vorgenannten Vereinbarung durchgeführt werden. Wenn die Luftfahrtbehörden beider Staaten nicht einig werden, dass derartige Flüge unter den Bedingungen, wie sie in der vorgenannten Vereinbarung niedergelegt sind, durchzuführen sind, dann können die britischen Luftfahrtbehörden, ungeachtet irgendeiner andern Bestimmung dieser Note, die Ermächtigung für die Fortsetzung der Reihe solcher Flüge verweigern oder für weitere Flüge die für notwendig gehaltenen Bedingungen auferlegen. In allen Fällen muss die in jedem der beiden Staaten in Kraft stehende Gesetzgebung in Betracht gezogen werden.

4. Alle in Betracht fallenden Bestimmungen des «Abkommens» finden Anwendung auf die gemäss den Bestimmungen dieser Note durchgeführten gewerbsmässigen Flüge.

Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, Gegenstände der normalen Ausrüstung und Bordvorräte, die in das Vereinigte Königreich durch oder für schweizerische Luftfahrzeuge eingeführt oder hier an Bord genommen werden und ausschliesslich für die Verwendung durch diese Luftfahrzeuge bestimmt sind, sollen in bezug auf Zollabgaben, Revisions- und andere ähnliche nationale Gebühren und Abgaben nicht ungünstiger behandelt werden als derartige Waren, welche in das Vereinigte Königreich eingeführt oder hier an Bord genommen werden und für die Verwendung durch britische Luftfahrzeuge oder solche aus dem meistbegünstigten Staat bestimmt sind, sofern sie für gleichartige gewerbsmässige Flüge wie diejenigen, welche gemäss den Bestimmungen dieser Note durchgeführt werden, eingesetzt sind. Diese Behandlung wird in Erweiterung und ohne Rücksicht auf die Behandlung gewährt, zu welcher die Regierung des Vereinigten Königreiches nach Artikel 24 des «Abkommens» verpflichtet ist.

5. Die Regierung des Vereinigten Königreiches behält sich das Recht vor, die Ausübung von Verkehrsrechten im Sinne dieser Note durch schweizerische Luftfahrzeuge im Vereinigten Königreich oder in Gebieten für deren internationale Beziehungen die Regierung des Vereinigten Königreiches die Verantwortung trägt, zu untersagen, wenn

*a.* der Eigentümer oder Halter des Luftfahrzeuges nicht schweizerischer Staatsangehöriger ist oder wenn die Regierung des Vereinigten Königreiches dafür hält, dass, wenn es sich um eine Unternehmung handelt, nicht ein wesentlicher Teil des Eigentums und das tatsächliche Bestimmungsrecht innerhalb der Unternehmung in Händen schweizerischer Staatsangehöriger liegen, oder

*b.* der Eigentümer oder Halter ungeachtet einer durch die Luftfahrtbehörden des Vereinigten Königreichs an die schweizerischen Luftfahrtbehörden

gerichteten Warnung fortfährt, sich den in dieser Note festgesetzten Bedingungen nicht zu unterziehen.

6. Die schweizerischen Luftfahrzeugen im Vereinigten Königreich auf Grund dieser Note zugestandenen Rechte können auf eines oder mehrere Gebiete, für welche in internationalen Angelegenheiten die Regierung des Vereinigten Königreiches die Verantwortung trägt, ausgedehnt werden. Diese Ausdehnung wird rechtswirksam durch eine von dieser Regierung dem Schweizerischen Bundesamt zugehende Mitteilung.

Für den Fall, dass diese Rechte derart auf ein gewisses Gebiet ausgedehnt worden wären, können sie in der Folge jederzeit durch eine weitere schriftliche Anzeige der Regierung des Vereinigten Königreiches an den Schweizerischen Bundesrat aufgehoben werden.

7. Im Sinne dieser Note bedeutet der Ausdruck «schweizerisches Luftfahrzeug» ein ziviles Luftfahrzeug, welches in der Schweiz immatrikuliert ist.

Die Luftfahrzeuge, die militärisch oder durch Zoll- oder Polizeiorgane verwendet werden, gelten nicht als zivile Luftfahrzeuge.

Die Regierung des Vereinigten Königreiches nimmt den Vorschlag an, dass die Note Eurer Exzellenz und diese Antwort als ein Abkommen zwischen unsern beiden Regierungen betrachtet werden. Dieses Abkommen soll in Kraft bleiben bis zum Ablauf einer Frist von zwei Monaten nach der durch eine der beiden Regierungen der andern Regierung zugestellten Mitteilung über die Absicht, das genannte Abkommen aufzuheben. Dieses Abkommen ist vorläufig von heute hinweg anwendbar. Es wird endgültig in Kraft treten, sobald der Schweizerische Bundesrat der Regierung des Vereinigten Königreiches auf dem diplomatischen Weg seine Ratifikation angezeigt haben wird. Wenn die Anzeige der Ratifikation nicht innert zwölf Monaten nach dem Datum dieser Note erfolgt, kann jede Regierung die vorläufige Anwendung des genannten Abkommens aufheben, indem sie der andern Regierung die Kündigung schriftlich anzeigt; diese Kündigung tritt zwei Monate nach dem Zeitpunkt der Anzeige in Kraft.

(gez.) **Patrick Scrivener**

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

# Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung von Abkommen über den gewerbsmässigen Luftverkehr (Vom 3. Oktober l952)


| | |
|---|---|
| In<br>Dans<br>In | Bundesblatt<br>Feuille fédérale<br>Foglio federale |
| Jahr<br>Année<br>Anno | 1952 |
| Band<br>Volume<br>Volume | 3 |
| Heft<br>Cahier<br>Numero | 42 |
| Geschäftsnummer<br>Numéro d'affaire<br>Numero dell'oggetto | 6326 |
| Datum<br>Date<br>Data | 09.10.1952 |
| Seite<br>Page<br>Pagina | 181-222 |
| Ref. No | 10 038 048 |


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.