

11 068

**Botschaft**  
**des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die**  
**Genehmigung eines Abkommens über den gewerbmässigen**  
**Luftverkehr**

(Vom 20. Oktober 1971)

Herr Präsident,  
Hochgeehrte Herren,

Am 7. Dezember 1944 wurde in Chicago das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt unterzeichnet und damit die technische und rechtliche Grundlage für die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs seit dem zweiten Weltkrieg geschaffen. Das Übereinkommen ist für die Schweiz am 4. April 1947 in Kraft getreten (AS 1971 1305) und wurde bisher von 120 Staaten ratifiziert. Es bestimmt in Artikel 1, dass jeder Staat in seinem Gebiet die vollkommene und ausschliessliche Lufthoheit besitzt. Artikel 6 des Übereinkommens legt fest, dass für den Betrieb einer regelmässigen Luftverkehrslinie in oder durch das Gebiet eines Vertragsstaates die Ermächtigung dieses Staates eingeholt werden muss. Alle Versuche, die Verkehrsrechte im internationalen Linienverkehr auf mehrseitiger Grundlage zu regeln, sind bisher gescheitert. Daher räumen sich die Staaten die notwendigen Verkehrsrechte in der Regel durch zweiseitige Abkommen ein.

Bis heute hat die Schweiz 71 derartige Abkommen abgeschlossen oder paraphiert: 63 sind in Kraft getreten, drei erst unterzeichnet, sechs paraphiert. Unser Land gehört zu den Staaten mit den meisten Luftverkehrsabkommen. Diese aktive Luftverkehrspolitik hat entscheidend mitgeholfen, uns im internationalen Luftverkehr einen anerkannten Platz zu sichern. Heute fliegen die Flugzeuge von 51 ausländischen Linienverkehrsunternehmen unsere Flughäfen an, während die Swissair 75 Städte in 56 verschiedenen Ländern auf der ganzen Welt anfliegt.

Auch das am 11. Juni 1971 in Bern unterzeichnete Abkommen mit der Arabischen Republik Libyen, welches wir Ihnen mit dieser Botschaft zur Genehmigung unterbreiten, wird mithelfen, den internationalen Luftverkehr von und nach der Schweiz weiter zu fördern.

## Das Abkommen mit der Arabischen Republik Libyen

In die langfristige Planung des schweizerischen Luftverkehrsliniennetzes nach Afrika wurde schon früh eine Verbindung nach Tripolis in Aussicht genommen. Im Jahre 1959 hatte die Schweiz Libyen, das ebenfalls Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist, die Aufnahme von Verhandlungen zum Abschluss eines Luftverkehrsabkommens vorgeschlagen. Erst Ende 1968 erklärten sich die Luftfahrtbehörden Libyens zu Gesprächen bereit. Die Verhandlungen in Bern endigten am 18. Dezember 1968 mit der Paraphierung eines Luftverkehrsabkommens in englischer Sprache. Nachdem die Vorbereitung der französischen und arabischen Originalfassungen längere Zeit in Anspruch genommen hatte, konnte das Abkommen am 11. Juni 1971 in Bern unterzeichnet werden.

Die Swissair eröffnete bereits im November 1964 eine Linie nach Tripolis. Die nationale libysche Luftverkehrsgesellschaft hat den Linienbetrieb nach der Schweiz erst im Juni 1966 aufgenommen. Die Flüge beider Unternehmen wurden auf der Grundlage von Konzessionen durchgeführt.

Inhalt und Wortlaut entsprechen, abgesehen von wenigen Ausnahmen, dem schweizerischen Musterwortlaut eines Luftverkehrsabkommens.

Der Artikel des schweizerischen Musterwortlautes über das vereinfachte Kontrollverfahren im Durchgangsverkehr gab zu einem längeren Gedankenaustausch Anlass. Da die libysche Delegation die Notwendigkeit dieser Bestimmung verneinte, wurde der Artikel gestrichen. Demgegenüber konnte das Verkehrsangebot im Sinne der liberalen schweizerischen Anschauung geregelt werden. Der im Anhang zum Luftverkehrsabkommen festgelegte Liniplan erlaubt den beiden bezeichneten Unternehmen die Führung wirtschaftlicher Luftverkehrslinien zwischen den beiden Staaten und nach Punkten über die Vertragsstaaten hinaus. Die Gegenpartei erklärte sich einverstanden, der Swissair zuzugestehen, in Libyen drei Punkte anzufliiegen.

Das Abkommen entspricht den von uns seit Jahren befolgten luftverkehrspolitischen Richtlinien. Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat dem Bundesrat die Unterzeichnung und Ratifikation des Abkommens empfohlen.

Die Verfassungsmässigkeit des beiliegenden Entwurfes beruht auf Artikel 8 der Bundesverfassung, welcher dem Bund das Recht zum Abschluss von Staatsverträgen mit dem Ausland verleiht. Die Zuständigkeit der Räte zur Genehmigung dieser Staatsverträge ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Da das Abkommen kündbar ist, ist es gemäss Artikel 89 Absatz 4 der Bundesverfassung dem Referendum nicht unterstellt.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, den beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung eines Abkommens über den gewerbmässigen Luftverkehr anzunehmen.

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

Bern, den 20. Oktober 1971

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Gnägi**

Der Bundeskanzler:

**Huber**

**Bundesbeschluss  
betreffend die Genehmigung eines Abkommens  
über den gewerbsmässigen Luftverkehr**

*Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf die Artikel 8 und 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung, nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 20. Oktober 1971<sup>1)</sup>,

*beschliesst:*

Einziges Artikel

<sup>1</sup> Das Abkommen über den regelmässigen Luftverkehr mit der Arabischen Republik Libyen vom 11. Juni 1971 wird genehmigt.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird ermächtigt, dieses Abkommen zu ratifizieren.

<sup>1)</sup> BBI 1971 II 1763

**Abkommen**  
**zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der**  
**Arabischen Republik Libyen über den regelmässigen**  
**Luftverkehr**

Abgeschlossen in Bern am 11. Juni 1971

Datum des Inkrafttretens:

*Der Schweizerische Bundesrat*  
*und die Regierung der Arabischen Republik Libyen,*

in der Erwägung, dass die Schweiz und Libyen Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

vom Wunsche geleitet, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu entwickeln, und

vom Wunsche geleitet, für die Errichtung regelmässiger Luftverkehrslinien zwischen ihren Staaten und darüber hinaus ein Abkommen zu treffen,

haben ihre zu diesem Zweck gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten bezeichnet, die folgendes vereinbart haben:

**Artikel 1**

Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs bedeuten:

- a. der Ausdruck «Abkommen von Chikago» das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt;
- b. der Ausdruck «Luftfahrtbehörden» im Falle der Schweiz das Eidgenössische Luftamt und im Falle von Libyen das Ministerium für Verbindungen, Generaldirektor der Luftfahrt und der Meteorologie, oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, welche ermächtigt sein wird, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» eine Luftverkehrsunternehmung, welche eine der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.

- d. die Ausdrücke «Gebiet», «Luftverkehrslinie», «internationale Luftverkehrslinie», «Luftverkehrsunternehmung» und «nichtkommerzielle Landung» haben die Bedeutung, die ihnen in Artikel 2 und 96 des Abkommens von Chikago gegeben wurde.
- e. der Ausdruck «Beförderungsangebot» mit Bezug auf ein Luftfahrzeug die Nutzlast dieses Luftfahrzeuges, wie sie auf der Strecke oder dem Streckenabschnitt zur Verfügung gestellt wird.
- f. der Ausdruck «Beförderungsangebot» mit Bezug auf eine bestimmte Luftverkehrslinie das Beförderungsangebot des auf dieser Linie eingesetzten Luftfahrzeuges, vervielfacht mit der Anzahl Flüge, welche mit diesem Luftfahrzeug während eines bestimmten Zeitraumes auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt ausgeführt wird.
- g. der Anhang dieses Abkommens gilt als Teil des Abkommens und alle Verweisungen auf das Abkommen schliessen eine Verweisung auf den Anhang in sich, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird.

## Artikel 2

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung von Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhangs zu diesem Abkommen festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend «vereinbarte Linien» und «festgelegte Strecken» genannt.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens genießt die von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmung beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:

- a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtkommerzielle Landungen vorzunehmen;
- c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang festgelegten Punkten im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

## Artikel 3

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

2. Die Vertragspartei, welche die Anzeige der Bezeichnung erhalten hat, erteilt unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels der durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.

3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können der durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmung den Nachweis verlangen,

dass sie in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, welche nach den von diesen Behörden üblicherweise angewendeten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens von Chikago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung nicht zu erteilen oder die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung nötig erscheinenden Bedingungen aufzustellen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in den Händen der die Unternehmung bezeichnenden Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen.

5. Nach Empfang der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Betriebsbewilligung kann die bezeichnete Unternehmung jederzeit den Betrieb jeder vereinbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 9 dieses Abkommens aufgestellter Tarif für die betreffende Linie in Kraft ist.

#### Artikel 4

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei zeitweilig zu verbieten oder die Ausübung dieser Rechte den Bedingungen zu unterstellen, welche sie als nötig erachtet,

- a. wenn sie nicht den Beweis besitzt, dass der überwiegende Teil des Eigentums und die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung in den Händen der die Unternehmung bezeichnenden Vertragspartei oder ihrer Staatsangehörigen liegen, oder
- b. wenn diese Unternehmung die Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, welche diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt hat, oder
- c. wenn diese Unternehmung die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen und seinem Anhang aufgestellten Bedingungen betreibt.

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

3. Im Falle, dass gemäss diesem Artikel irgendwelche Massnahmen zu treffen sind, werden die Rechte der anderen Vertragspartei nicht beeinträchtigt.

#### Artikel 5

1. Die bezeichneten Unternehmungen haben für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gleiche und angemessene Möglichkeiten.

2. Die bezeichnete Unternehmung jeder Vertragspartei nimmt Rücksicht auf die Interessen der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei, um die vereinbarten Linien dieser letztgenannten Unternehmung nicht ungerechtfertigt zu beeinträchtigen.

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

4. Die Vereinbarten Linien haben als wesentliches Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat, und den auf den festgelegten Strecken angeflogenen Punkten entspricht.

5. Das Recht jeder bezeichneten Unternehmung, zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den Gebieten dritter Staaten im internationalen Verkehr Beförderungen vorzunehmen, muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen, durch die beiden Vertragsparteien bestätigten Grundsätzen einer normalen Entwicklung ausgeübt werden und unter der Voraussetzung, dass das Beförderungsangebot angepasst ist:

- a. der Verkehrsnachfrage von und nach dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat;
- b. der Verkehrsnachfrage der durchquerten Gebiete, unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien;
- c. den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der vereinbarten Linien.

#### Artikel 6

1. Die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung einer Vertragspartei, welche für den Betrieb der vereinbarten Linien eingesetzt sind, sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte (einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak) sind bei der Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und anderen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.

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

- a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der durch die Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
- b. die Ersatzteile, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei eingeführt werden;

- c. die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei, in welchem sie an Bord genommen worden sind, ausgeführt wird.

Es kann vorgeschrieben werden, dass die in den oben stehenden Unterabsätzen *a*, *b* und *c* erwähnten Sachen unter Zollüberwachung oder Zollkontrolle zu halten sind.

3. Die ordentliche zu einem Luftfahrzeug gehörende Ausrüstung, ebenso wie die an Bord eines Luftfahrzeuges einer Vertragspartei vorhandenen Sachen und Vorräte können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In einem solchen Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt wird.

#### Artikel 7

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

2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet die Einreise, den Aufenthalt, die Durchreise und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Waren oder Postsendungen regeln, wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen, sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Waren oder Postsendungen, welche durch die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

3. Die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei hat das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gemäss den anwendbaren Gesetzen und Verordnungen Vertretungen aufrecht zu erhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen.

#### Artikel 8

1. Die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden während der Zeit, in der sie in Kraft sind, von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt.

2. Jede Vertragspartei behält sich indessen das Recht vor, für den Verkehr über ihrem eigenen Gebiet die durch die andere Vertragspartei oder durch einen anderen Staat ihren eigenen Staatsangehörigen ausgestellten oder zu deren Gunsten anerkannten Fähigkeitszeugnisse und Bewilligungen nicht als gültig anzuerkennen.

#### Artikel 9

1. Die Tarife für alle vereinbarten Linien sind in vernünftiger Höhe festzusetzen, wobei alle bestimmenden Einflüsse, einschliesslich der Betriebskosten, eines vernünftigen Gewinnes, der besonderen Merkmale jeder Linie und der Tarife, die durch andere Luftverkehrsunternehmen angewendet werden, in Betracht zu ziehen sind.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife werden wenn möglich in gegenseitigem Einvernehmen durch die bezeichneten Unternehmungen der beiden Vertragsparteien und nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen, die ganz oder teilweise dieselbe Strecke befliegen, festgesetzt. Die bezeichneten Unternehmungen haben dieses Einvernehmen soweit als möglich zu erreichen, indem sie das Tariffestsetzungsverfahren anwenden, das durch die internationale Organisation aufgestellt worden ist, welcher beide bezeichneten Unternehmungen als Mitglieder angehören.

3. Die derart festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreissig (30) Tage vor dem für ihr Inkrafttreten vorgesehenen Zeitpunkt zur Genehmigung zu unterbreiten. In besonderen Fällen kann diese Frist unter Vorbehalt der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

4. Können die bezeichneten Unternehmungen zu keiner Einigung gelangen oder werden die Tarife durch die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen zu bestimmen.

5. Bei Fehlen dieses Einvernehmens wird die Meinungsverschiedenheit dem in Artikel 14 hiernach vorgesehenen Schiedsverfahren unterworfen.

6. Die bereits festgesetzten Tarife bleiben in Kraft bis neue Tarife in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 14 dieses Abkommens festgesetzt worden sind, jedoch höchstens während zwölf (12) Monaten vom Tage der Verweigerung der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der einen der Vertragsparteien an.

#### Artikel 10

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei für die Einnahmenüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei entsprechend der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Waren und Postsendungen erzielt werden, die Überweisung zum amtlichen Wechselkurs zu gewährleisten. Wenn der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt wird, so ist dieses besondere Abkommen anwendbar.

## Artikel 11

1. Jede Vertragspartei soll ihre bezeichnete Unternehmung veranlassen, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei so lange wie möglich zum voraus Flugpläne und alle Flugplanänderungen oder andere wesentliche Angaben über den Betrieb der vereinbarten Linien, einschliesslich Auskünfte über das Beförderungsangebot, zu liefern, welche von den Luftfahrtbehörden zum Zwecke der Überwachung der Anwendung dieses Abkommens verlangt werden.

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

## Artikel 12

1. Jede Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden können jederzeit eine Beratung mit der anderen Vertragspartei oder mit ihren Luftfahrtbehörden verlangen.

2. Eine durch eine der Vertragsparteien oder ihre Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt des Empfangs des Gesuches an, beginnen.

## Artikel 13

1. Jede Änderung dieses Abkommens tritt in Kraft, sobald die beiden Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von solchen Staatsverträgen angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhanges zu diesem Abkommen können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.

## Artikel 14

1. Jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege geschlichtet werden kann, wird auf Verlangen der einen oder der anderen der Vertragsparteien einem aus drei Mitgliedern zusammengesetzten Schiedsgericht unterbreitet.

2. Zu diesem Zwecke bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen dritten Schiedsrichter, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss, als Vorsitzenden. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, von dem Tage an gerechnet, an dem die eine der Vertragsparteien einen Schiedsrichter bezeichnet, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet hat, oder wenn sich im Laufe des der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgenden Monats die derart bezeichneten Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig wurden, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten

des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen. In einem solchen Fall muss der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines dritten Staates sein und er muss als Vorsitzender des Schiedsgerichtes tätig sein.

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

4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid zu unterziehen.

#### Artikel 15

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation eingetragen.

#### Artikel 16

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Entschluss anzeigen, dieses Abkommen zu kündigen; diese Anzeige wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitgeteilt.

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

3. Die Kündigung wird am Ende der Sommer- oder Winterflugplanperiode, während welcher eine Frist von zwölf Monaten abgelaufen sein wird, wirksam, es sei denn, diese Kündigung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen.

#### Artikel 17

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an angewendet; es tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von solchen Verträgen angezeigt haben.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Bern am 11. Juni 1971 in doppelter Ausfertigung in französischer, arabischer und englischer Sprache, wobei alle der drei Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind.

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

Für die Regierung der  
Arabischen Republik Libyen:  
(gez.) **Hassan M. Cuniali**

## Linienpläne

### I

1. Strecken, welche durch die von der Arabischen Republik Libyen bezeichnete Unternehmung in beiden Richtungen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenpunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte darüber hinaus
Punkte in Libyen	Tunis Djerba Malta Catania Athen	Zwei Punkte in der Schweiz	Frankfurt Brüssel Amsterdam London Kopenhagen

2. Auf ein und derselben Linie kann nicht mehr als ein Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bedient werden.

3. Jeder Punkt auf den festgelegten Strecken kann, nach Belieben der bezeichneten Unternehmung, auf einem Teil der Flüge oder auf allen Flügen ausgelassen werden.

4. Punkte, die im Linienplan nicht erwähnt sind, können von der bezeichneten Unternehmung bedient werden, aber die Verkehrsrechte zwischen solchen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei können nur mit der ausdrücklichen Zustimmung dieser Vertragspartei ausgeübt werden.

## II

1. Strecken, welche durch die von der Schweiz bezeichnete Unternehmung in beiden Richtungen betrieben werden können:

Abflugpunkte	Zwischenpunkte	Punkte in Libyen	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	Malta Tunis Djerba	Tripolis Bengasi Sebha	Khartum Addis Abeba Entebbe Nairobi Dar es Salaam Fort Lamy, Kano, Lagos Akra Monrovia Duala Kinshasa, Brazzaville

2. Auf ein und derselben Linie kann nicht mehr als ein Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bedient werden, mit Ausnahme von Tripolis–Sebha oder Bengasi–Sebha.

3. Jeder Punkt auf den festgelegten Strecken kann, nach Belieben der bezeichneten Unternehmung, auf einem Teil der Flüge oder auf allen Flügen ausgelassen werden.

4. Punkte, welche im Linienplan nicht erwähnt sind, können von der bezeichneten Unternehmung bedient werden, aber die Verkehrsrechte zwischen solchen Punkten und dem Gebiet der anderen Vertragspartei können nur mit der ausdrücklichen Zustimmung dieser Vertragspartei ausgeübt werden.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung eines Abkommens über den gewerbsmässigen Luftverkehr (Vom 20. Oktober 1971)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1971
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11068
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.12.1971
Date	
Data	
Seite	1763-1776
Page	
Pagina	
Ref. No	10 045 262

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.