

78.005

**Botschaft  
betreffend drei Abkommen über den Luft-Linienverkehr**

vom 25. Januar 1978

---

Sehr geehrte Herren Präsidenten,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend drei Abkommen über den Luft-Linienverkehr mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

25. Januar 1978

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates  
Der Bundespräsident: Ritschard  
Der Bundeskanzler: Huber

---

## Übersicht

*Die rechtliche Ordnung, welcher der Betrieb internationaler Luftverkehrslinien unterliegt, stützt sich im wesentlichen auf mehrseitige Übereinkommen und auf zweiseitige Luftverkehrsabkommen. Als ineinander abgestimmtes Gesamtsystem bilden die multilateralen Regelungen den rechtlichen Rahmen, in den die bilateralen Vereinbarungen eingefügt werden. Letztere stellen als Instrumente zur Ordnung des Marktzutrittes und zur Festlegung des Beförderungsangebotes die allgemeine Rechtsgrundlage für den zwischenstaatlichen Luftverkehr dar.*

*Die schweizerische Luftverkehrspolitik beruht auf einer freiheitlichen Grundhaltung; einerseits werden die Bestrebungen zur Bildung multilateraler Rahmenbestimmungen unterstützt, andererseits wird der Linienverkehr von und nach der Schweiz durch den Abschluss bilateraler Abkommen gefördert. Dabei kann ein konkretes eigenes Interesse oder der Wunsch eines Partnerstaates nach Verkehrsrechten für die bilaterale Ordnung massgebend sein. In gewissen Fällen handelt es sich vorerst nur um die Schaffung von Verkehrsrechtsreserven.*

*Die drei Abkommen, die Gegenstand dieser Vorlage bilden, sind dazu bestimmt, den von der Schweiz im internationalen Luftverkehr eingenommenen Platz zu sichern und weiter auszubauen. Sie werden dazu beitragen, dass mit der weiteren Entwicklung in vernünftigem Rahmen Schritt gehalten werden kann.*

# Botschaft

## 1 Allgemeiner Teil

### 11 Das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt

Das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt bildet seit dem Zweiten Weltkrieg die rechtliche und technische Grundlage für die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs. Nach Artikel 44 des Übereinkommens verfolgt die internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) den Zweck, einheitliche Grundsätze und Verfahren der internationalen Luftfahrt zu entwickeln sowie die Planung und die technische und wirtschaftliche Entwicklung des internationalen Luftverkehrs zu fördern. Heute umfasst die Organisation 141 Staaten. Für die Schweiz ist das Übereinkommen am 4. April 1947 in Kraft getreten (AS 1971 1305).

Nach Artikel 1 des Übereinkommens besitzt jeder Staat über seinem Gebiet die vollkommene und ausschliessliche Lufthoheit. Artikel 6 bestimmt, dass regelmässige Luftverkehrslinien in oder durch das Gebiet eines anderen Vertragsstaates nur mit dessen Ermächtigung betrieben werden dürfen.

Bis heute blieben alle Bemühungen erfolglos, die Verkehrsrechte im internationalen Linienverkehr mehrseitig zu regeln. Die Interessengegensätze werden wahrscheinlich auch in Zukunft eine multilaterale Ordnung der Verkehrsrechte verhindern. Die Staaten, die am Auf- und Ausbau des Luftverkehrs interessiert sind, räumen sich daher die erforderlichen Verkehrsrechte durch zweiseitige Abkommen ein.

### 12 Die zweiseitige Gestaltung des Luftverkehrs

Die in den bilateralen Abkommen zu ordnenden Fragen sind in den meisten Fällen dieselben; die Verhandlungen werden daher in der Regel auf Grund eines Mustertextes geführt, der von der einen oder andern Partei vorgelegt wird. Der schweizerische Musterwortlaut hält sich an folgende Leitlinien:

- Liberale Regelung der Verkehrsrechte, nach dem Grundsatz gleichwertiger Wettbewerbsgelegenheiten, ohne Vorausbestimmung des zugelassenen Beförderungsangebotes (Frequenzen, Flugzeugmuster, Sitzzahlen usw.);
- Gegenseitige Zollfreiheit der verwendeten Luftfahrzeuge;
- Gegenseitige Anerkennung der Lufttüchtigkeits- und Fähigkeitszeugnisse;
- Beidseitige Genehmigung der anzuwendenden Tarife;
- Freier Transfer der Erträge;
- Schiedsgerichtliche Erledigung von Meinungsverschiedenheiten;
- Vorläufige Anwendbarkeit mit der Unterzeichnung;
- Anpassungsfähigkeit an künftige Entwicklungen und Bedürfnisse durch Regelung von Einzelheiten in Anhängen.

Die Verkehrsrechte, die sich die Vertragsparteien gegenseitig einräumen, lassen sich in die zwei Kategorien der technischen und der kommerziellen «Freiheiten»

unterteilen. Die technischen Freiheiten ermächtigen die Vertragsparteien, das Gebiet des Partnerstaates ohne Zwischenlandung zu überfliegen (1. Freiheit) und auf dessen Gebiet nichtgewerbliche Landungen vorzunehmen (2. Freiheit). In der Vereinbarung über den Transit internationaler Luftverkehrslinien vom 7. Dezember 1944, die für die Schweiz am 6. Juli 1945 in Kraft getreten ist (BS 13 649), gewähren viele Staaten einander diese beiden Freiheiten auf multilateraler Basis. Die kommerziellen Freiheiten begründen die Berechtigung zur Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem eigenen Staat und dem Partnerstaat bzw. zwischen dem Partnerstaat und dem eigenen Staat (3. und 4. Freiheit, Direktverkehr), umfassen zusätzlich aber auch das Recht, im Gebiet des Partnerstaates Fluggäste, Fracht und Post aus einem Drittstaat abzugeben oder nach einem Drittstaat aufzunehmen (5. Freiheit, Unterwegsverkehr).

Die Schweiz gehört zu den Staaten mit den meisten Luftverkehrsabkommen. Bis heute sind insgesamt 87 derartige Abkommen abgeschlossen oder paraphiert worden (78 in Kraft, 4 unterzeichnet, 5 paraphiert). Durch diese aktive Luftverkehrspolitik hat sich unser Land im internationalen Luftverkehr eine angesehene Stellung gesichert. Zurzeit bedient die Swissair 89 Städte in 62 verschiedenen Ländern auf der ganzen Welt, und unsere schweizerischen Flughäfen werden von 58 ausländischen Linienunternehmen angeflogen.

Auch die drei Abkommen, die wir Ihnen mit dieser Botschaft zur Genehmigung unterbreiten, werden mithelfen, den Luftverkehr von und nach der Schweiz weiter zu fördern:

- Abkommen über die Änderung des Abkommens mit den Vereinigten Staaten von Mexiko, unterzeichnet am 23. Februar 1976 in Mexiko, D. F.;
- Abkommen mit der Republik Malta, unterzeichnet am 4. Oktober 1977 in Valetta;
- Abkommen mit der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien, unterzeichnet am 26. Oktober 1977 in Belgrad.

## **2        Besonderer Teil**

### **21       Die einzelnen Abkommen**

#### **211      Das Abkommen mit den Vereinigten Staaten von Mexiko**

##### **211.1   Ausgangslage**

Das am 2. Juni 1966 mit Mexiko abgeschlossene Luftverkehrsabkommen war gekennzeichnet durch restriktive Bestimmungen, die eine wirtschaftlich vernünftige Linienführung nach Punkten in Mexiko zum vornherein als fraglich erscheinen liessen. Um das Abkommen den heutigen Gegebenheiten anzupassen und um insbesondere eine vernünftige und brauchbare Rechtsgrundlage zu schaffen, die die Aufnahme des Linienverkehrs ermöglichen soll, ersuchte die Schweiz im Oktober 1975 um Verhandlungen. Diese fanden vom 12. bis 20. Januar 1976 in Mexiko, D. F., statt. Dabei wurde ein neuer Anhang vereinbart.

## **211.2 Kommentar zur Anhangsänderung**

Abweichend von den «Anmerkungen» im Anhang des schweizerischen Musterwortlautes sind die einsetzbaren Flugzeugmuster sowie die wöchentlichen Flugleistungen der bezeichneten Unternehmen geregelt.

## **211.3 Beurteilung**

Die verkehrsrechtlichen Möglichkeiten der Swissair wurden in wichtigen Punkten (Flugzeugmuster, 3./4. Freiheit, Anzahl wöchentlicher Flüge, 5. Freiheit) beträchtlich verbessert. Zudem bleibt die freie Wahl der Streckenführung gewahrt. Die neuen Voraussetzungen erlauben der Swissair, die Eröffnung einer wirtschaftlich vertretbaren Linie nach Mexiko ins Auge zu fassen.

## **212 Das Abkommen mit der Republik Malta**

### **212.1 Ausgangslage**

Nachdem bereits 1968 Verhandlungen mit Malta stattgefunden hatten, der ausgearbeitete Abkommensentwurf jedoch nicht paraphiert wurde, weil er wesentliche Abweichungen vom schweizerischen Mustertext aufwies, ersuchten die maltesischen Behörden im Juli 1976 um Wiederaufnahme der Gespräche. Nach Abklärung der schweizerischen Interessenlage wurde dem Begehren zugestimmt. Die Gespräche fanden vom 17. bis 19. Januar 1977 in Bern statt. Das Abkommen wurde am 4. Oktober 1977 in Valetta unterzeichnet.

## **212.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens**

Abgesehen von einigen redaktionellen Änderungen konnte der schweizerische Musterwortlaut vollständig übernommen werden.

### **212.3 Beurteilung**

Das Abkommen bildet eine brauchbare Grundlage für den Aus- und Aufbau des zwischenstaatlichen Luftverkehrs, mit der Möglichkeit, auch Beförderungen von und nach gewissen Drittstaaten durchzuführen. Auf schweizerischen Wunsch wurde von Verkehrsrechten in 5. Freiheit abgesehen. Eine Linieneröffnung durch die Swissair ist noch nicht beabsichtigt. Das Verkehrsaufkommen ist noch nicht gross. Das Abkommen stellt in diesem Sinn eine Verkehrsrechtsreserve dar.

## **213 Das Abkommen mit der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien**

### **213.1 Ausgangslage**

Das am 28. Mai 1953 mit Jugoslawien abgeschlossene Luftverkehrsabkommen war weitgehend überholt. Es galt, einen Staatsvertrag auszuhandeln, der den ge-

änderten Verhältnissen Rechnung trägt und neuen Entwicklungen offensteht. Die Verhandlungen fanden vom 7. bis 13. Juli 1977 in Belgrad statt. Am 26. Oktober 1977 wurde das Abkommen unterzeichnet.

### **213.2 Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens**

Gegenüber dem schweizerischen Musterwortlaut enthält der Abkommenstext vor allem folgende Abweichungen:

#### *Artikel 3 Absatz 4 und Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a*

Aus verfassungsrechtlichen Gründen darf dem jugoslawischen Unternehmen von der Schweiz nur eine Betriebsbewilligung erteilt werden, wenn und solange sich dieses in staatlichem Eigentum befindet.

#### *Artikel 9*

Die jugoslawischen Behörden konnten der Bestimmung über das Gegenrecht für die geschäftliche Tätigkeit der Vertretungen der beiden Unternehmen nicht zustimmen.

#### *Artikel 13*

Die gegenseitige Steuerbefreiung von Erträgen aus dem Verkehrsbetrieb richtet sich nach den innerstaatlichen Vorschriften.

#### *Artikel 20*

Keine provisorische Anwendbarkeit des Abkommens sowie späterer Änderung schon mit der Unterzeichnung.

### **213.3 Beurteilung**

Das neue Abkommen gestattet der Swissair eine Linienführung mit vollen Verkehrsrechten über wichtige Zwischenpunkte nach Jugoslawien und darüber hinaus. Die freie Wahl der Streckenführung ist sichergestellt. Das Verkehrsaufkommen ist beträchtlich. Die Swissair behält ihr bisheriges Beförderungsangebot (einmal täglich über Zagreb nach Belgrad) unverändert bei.

## **3 Ergebnis von Konsultationen**

Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat der Vorlage zugestimmt.

## **4 Finanzielle und personelle Auswirkungen**

### **41 Finanzielle Auswirkungen**

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

## **42 Personelle Auswirkungen**

Personelle Auswirkungen ergeben sich keine.

## **43 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden**

Die Kantone und Gemeinden werden durch diese Vorlage nicht belastet.

## **5 Verfassungsmässigkeit**

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage ist gegeben durch Artikel 8 der Bundesverfassung, der den Bund ermächtigt, Verträge mit ausländischen Staaten abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung zur Genehmigung dieser Staatsverträge ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Da die Abkommen jederzeit kündbar sind, untersteht ihre Genehmigung nicht dem Staatsvertragsreferendum nach Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe a der Bundesverfassung.

# **Bundesbeschluss** **betreffend drei Abkommen über den Luft-Linienverkehr**

*Entwurf*

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*  
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 25. Januar 1978<sup>1)</sup>,  
*beschliesst:*

## **Art. 1**

<sup>1</sup> Die Abkommen über den Luft-Linienverkehr mit  
a. den Vereinigten Staaten von Mexiko vom 23. Februar 1976,  
b. der Republik Malta vom 4. Oktober 1977,  
c. der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien vom 26. Oktober 1977  
werden genehmigt.

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

## **Art. 2**

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

5789

<sup>1)</sup> BBl 1978 I 289

## **Botschaft betreffend drei Abkommen über den Luft-Linienverkehr vom 25. Januar 1978**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1978
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	78.005
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.02.1978
Date	
Data	
Seite	289-296
Page	
Pagina	
Ref. No	10 047 290

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.