

Provisorische Vereinbarung

zwischen

der Schweiz und den Vereinigten Staaten von Amerika betreffend Luftverkehrslinien vom 3. August 1945 *)

Aufnahme eines neuen Artikels 10 und Abänderung des Anhanges

Abgeschlossen in Bern durch Briefaustausch am 13. Mai 1949

Datum des Inkrafttretens: 13. Mai 1949

Die Provisorische Vereinbarung vom 3. August 1945 zwischen der Schweiz und den Vereinigten Staaten von Amerika betreffend Luftverkehrslinien wird durch folgenden neuen Artikel 10 ergänzt und der Anhang wie folgt abgeändert:

Übersetzung

Artikel 10

Anderweitige Bestimmungen der gegenwärtigen Vereinbarung oder ihres Anhanges vorbehalten, wird jeder Streitfall zwischen den Vertragsstaaten über Auslegung oder Anwendung dieser Vereinbarung oder ihres Anhanges, der nicht durch direkte Verhandlungen beigelegt werden kann, einem Schiedsgericht von drei Mitgliedern zur Begutachtung unterbreitet. Jeder Vertragsstaat bezeichnet je ein Mitglied dieses Schiedsgerichtes. Diese beiden Schiedsrichter wählen ihrerseits den dritten, der nicht Angehöriger einer der Vertragsstaaten sein darf. Jeder Vertragsstaat bezeichnet seinen Schiedsrichter innert zwei Monaten, gerechnet von dem Tage an, da ein Vertragsstaat dem andern eine diplomatische Note mit dem Ansuchen um schiedsgerichtliche Regelung eines Streitfalles überreicht hat. Nach dieser zweimonatigen Frist wird im darauffolgenden Monat der dritte Schiedsrichter gewählt.

Hat ein Vertragsstaat seinen Schiedsrichter innert zwei Monaten nicht bezeichnet oder kann über die Wahl des dritten Schiedsrichters innerhalb der oben erwähnten Frist keine Verständigung erzielt werden, so wird der Präsident des Rates der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersucht, die Schiedsrichter zu bezeichnen. Entsprechend der Übung der genannten Organisation wählt er den oder die Schiedsrichter aus einer zu diesem Zweck erstellten Liste.

*) AS 62, 633.

1574 Luftverkehrslinien mit den Vereinigten Staaten von Amerika

Die Vertragsstaaten setzen im Rahmen ihrer gesetzlichen Befugnisse alles daran, den Vermittlungsvorschlag des Gutachtens zur Anwendung zu bringen. Die Kosten des Schiedsgerichtes werden von jedem Vertragsstaat zu gleichen Teilen getragen.

Anhang

Abschnitt I

Eine oder mehrere Unternehmungen, die von einem der Vertragsstaaten unter den in dieser Vereinbarung vorgesehenen Bedingungen bezeichnet werden, haben auf dem Gebiet des andern Vertragsstaates an den in der nachstehenden Tabelle für jede Strecke bezeichneten Punkten das Recht für Transitverkehr und nichtkommerzielle Halte sowie das Recht, im internationalen Verkehr Fluggäste, Fracht- und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen.

Abschnitt II

Die Lufttransportmöglichkeiten, die unter diesen Bedingungen dem reisenden Publikum eröffnet werden, haben sich streng nach der dafür vorhandenen Verkehrsnachfrage zu richten.

Abschnitt III

Den Unternehmungen der Vertragsstaaten stehen für den Betrieb jeder beliebigen in der gegenwärtigen Vereinbarung und ihrem Anhang vorgesehenen Luftverkehrslinie zwischen ihren Staatsgebieten die gleichen Möglichkeiten zu.

Abschnitt IV

Bei Inbetriebsetzung der in diesem Anhang festgelegten Langstreckendienste haben die Unternehmungen jedes Vertragsstaates die Interessen der Unternehmungen des andern Vertragsstaates zu berücksichtigen, um nicht Linien, welche von diesen ganz oder teilweise auf derselben Strecke betrieben werden, über Gebühr zu beeinträchtigen.

Abschnitt V

Die Vertragsstaaten sind darüber einig, dass die Hauptaufgabe der Luftverkehrslinien, welche von einer auf Grund der vorliegenden Vereinbarung und ihrem Anhang bezeichneten Unternehmung betrieben werden, darin liegen soll, Beförderungsmöglichkeiten anzubieten, welche der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staate, dem die Unternehmung angehört, und dem Bestimmungsstaat der beförderten Personen und Sachen entspricht. Das Recht, auf den in diesem Anhang umschriebenen internationalen Strecken von und nach dritten Ländern Personen und Sachen aufzunehmen oder abzusetzen, soll aus-

geübt werden nach den allgemeinen von beiden Vertragsstaaten bestätigten Grundsätzen einer geordneten Entwicklung, wobei das Beförderungsangebot anzupassen ist:

- a. der Verkehrsnachfrage zwischen dem Herkunftsland und den Bestimmungsländern;
- b. den Betriebsanforderungen der Langstreckendienste;
- c. der Verkehrsnachfrage überflogener Gebiete, unter Berücksichtigung der lokalen und regionalen Luftverkehrslinien.

Abschnitt VI

Die Vertragsstaaten wünschen, dass zwischen den beidseitigen Luftfahrtbehörden regelmässige und häufige Beratungen gepflogen werden, damit sich diese Behörden im Geiste einer engen Zusammenarbeit über die Anwendung der in der vorliegenden Vereinbarung und ihrem Anhang festgelegten Grundsätze und deren befriedigende Ausführung vergewissern können.

Abschnitt VII

A. Die Tarife sollen gemäss den folgenden Absätzen in vernünftiger Höhe vereinbart werden, wobei allen Faktoren Rechnung zu tragen ist, insbesondere den Betriebskosten, einem angemessenen Gewinn, den Tarifen anderer Unternehmungen sowie den besonderen Gegebenheiten jeder Linie.

B. Die von den Unternehmungen der Vertragsstaaten anzuwendenden Tarife zwischen den in der Tabelle dieses Anhanges angeführten Punkten der verschiedenen Staatsgebiete sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten zur Genehmigung vorzulegen, welche innerhalb ihrer gesetzlichen Befugnisse, gemäss den in diesem Anhang geregelten Verpflichtungen, vorgehen werden.

Die Festsetzung von Tarifen, welche durch eine Unternehmung eines Vertragsstaates auf einer zwischen dem Gebiet des andern Vertragsstaates und einem dritten Staat liegenden Teilstrecke der umschriebenen Linien angewendet werden sollen, ist eine komplexe Frage, deren endgültige Lösung nicht ausschliesslich auf Grund von Verhandlungen der beiden Vertragsstaaten zu finden ist. Bis zur Annahme eines multilateralen Abkommens oder von Empfehlungen über solche Tarife durch die Vertragsstaaten sollen die Tarife, die von den Unternehmungen der Vertragsstaaten auf der betreffenden Teilstrecke zu verlangen sind, zunächst durch Verständigung zwischen den diese Teilstrecke bedienenden Unternehmungen festgesetzt werden, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten. Können sich die Unternehmungen nicht verständigen oder werden gewisse von ihnen festgesetzte Tarife durch die Zivilluftfahrtbehörden der Vertragsstaaten nicht genehmigt, so sollen sich die genannten Behörden darüber beraten. Für die richtige Bemessung dieser Tarife sollen die Luftfahrtbehörden besonders Abschnitt IV dieses Anhanges beachten sowie den Wunsch der

1576 Luftverkehrslinien mit den Vereinigten Staaten von Amerika

Vertragsstaaten, die Entwicklung von leistungsfähigen und wirtschaftlich gesunden Langstreckendiensten auf den umschriebenen Flugverbindungen durch die Unternehmungen zu ermuntern und zu fördern. Können sich die Luftfahrtbehörden nicht einigen, so unterbreiten die Vertragsstaaten, auf Ansuchen eines derselben, die Streitfrage dem in Artikel 10 der vorliegenden Vereinbarung vorgesehenen Schiedsgericht.

C. Jeder Tarif, der durch die Unternehmungen der Vertragsstaaten vorgeschlagen wird, muss den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten mindestens dreissig (30) Tage vor dem vorgesehenen Datum für das Inkrafttreten bekanntgegeben werden. Diese Frist von dreissig (30) Tagen kann in Ausnahmefällen verkürzt werden, sofern die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten damit einverstanden sind.

D. Nachdem das «Civil Aeronautics Board» der Vereinigten Staaten (nachstehend CAB genannt) das Verfahren der Verkehrskonferenzen des Internationalen Lufttransportverbandes (nachstehend IATA genannt) für zwei Jahre, beginnend ab Februar 1948, angenommen hat, sind alle Tarifvereinbarungen, die nach diesem Verfahren während dieser Zeit zustandekommen und Unternehmungen der Vereinigten Staaten miteinbeziehen, dem CAB zur Genehmigung vorzulegen. Solche Tarifvereinbarungen sind gemäss den Grundsätzen des obigen Absatzes B auch den schweizerischen Luftfahrtbehörden zur Genehmigung vorzulegen.

E. Die Vertragsstaaten vereinbaren, dass das in den Absätzen F, G und H dieses Abschnittes festgelegte Verfahren in folgenden Fällen zur Anwendung kommt:

1. Wenn während der Zeit, für welche das CAB das Verfahren der Verkehrskonferenzen der IATA angenommen hat, der eine oder andere Vertragsstaat einer bestimmten Tarifvereinbarung nicht innert einer vernünftigen Frist zugestimmt hat oder wenn eine Konferenz der IATA keinen Tarif aufstellen konnte, oder

2. Wenn in irgendeinem Zeitpunkt keines der Verfahren der IATA anwendbar ist, oder

3. Wenn in irgendeinem Zeitpunkt der eine oder der andere Vertragsstaat seine Zustimmung zum Verfahren der Verkehrskonferenzen der IATA, welches auf die in diesem Abschnitt vorgesehenen Fälle anwendbar ist, zurückzieht oder nicht erneuert.

F. Für den Fall, dass die Luftfahrtbehörden der Vereinigten Staaten die gesetzliche Befugnis erhalten sollten, angemessene und wirtschaftliche Tarife für den Lufttransport von Personen und Sachen auf internationalen Linien festzusetzen und die Inkraftsetzung vorgeschlagener Tarife zu verschieben, wie das beim CAB gegenwärtig für die Inlandtarife der Vereinigten Staaten der Fall ist, soll jeder Vertragsstaat die Anwendung von Tarifen verhindern, die durch eine seiner Unternehmungen für die beide Staatsgebiete verbindenden

Linien vorgeschlagen werden, wenn ein solcher Tarif nach Auffassung der Luftfahrtbehörden des Vertragsstaates, dessen Unternehmung ihn vorschlägt, unangemessen oder zu wenig wirtschaftlich ist. Ist bei Erhalt der im vorstehenden Absatz C erwähnten Mitteilung einer der Vertragsstaaten mit dem von den Unternehmungen des andern Vertragsstaates vorgeschlagenen Tarif nicht einverstanden, so setzt er ihn vor Ablauf der ersten fünfzehn (15) Tage der erwähnten Frist von dreissig (30) Tagen davon in Kenntnis. Die Vertragsstaaten suchen sich dann auf einen annehmbaren Tarif zu einigen.

Kommt eine Einigung zustande, so bemüht sich jeder Vertragsstaat, dass der vereinbarte Tarif, soweit er seine Unternehmungen betrifft, in Kraft trete.

Kommt innert der im vorstehenden Absatz C erwähnten Frist von dreissig (30) Tagen keine Einigung zustande, so kann der vorgeschlagene Tarif so lange provisorisch angewendet werden, bis die Streitfrage gemäss dem in nachstehendem Absatz H festgelegten Verfahren beigelegt ist, es sei denn, die Luftfahrtbehörden des Staates, dem die beteiligte Unternehmung angehört, erachte es für angezeigt, seine Anwendung aufzuschieben.

G. Wenn ein Vertragsstaat, bevor den Luftfahrtbehörden der Vereinigten Staaten durch Gesetz eine solche Befugnis übertragen wird, einem von den Unternehmungen des einen oder des andern Vertragsstaates für die beide Staatsgebiete verbindenden Linien vorgeschlagenen Tarif ablehnt, so eröffnet er dies dem andern Vertragsstaat vor Ablauf der ersten fünfzehn (15) Tage der im obigen Absatz C erwähnten Frist von dreissig (30) Tagen. Die Vertragsstaaten suchen sich dann auf einen annehmbaren Tarif zu einigen.

Kommt eine solche Einigung zustande, so sorgt jeder Vertragsstaat für die Anwendung des vereinbarten Tarifes durch seine Unternehmungen.

Kommt jedoch vor Ablauf der Frist von dreissig (30) Tagen keine Einigung zustande, so kann der Vertragsstaat, welcher den Tarif ablehnt, jede ihm nötig scheinende Massnahme ergreifen, um die Inbetriebsetzung oder die Aufrechterhaltung des Betriebes der betreffenden Linie zum beanstandeten Tarif zu verhindern.

H. Wenn die Luftfahrtbehörde der beiden Vertragsstaaten in einem der in den Absätzen F und G vorgesehenen Fälle sich nicht inner nützlicher Frist über den Tarif einigen können, nachdem auf Veranlassung eines Vertragsstaates über einen vorgeschlagenen oder bestehenden Tarif der Unternehmungen des andern Vertragsstaates beraten wurde, bringen die Vertragsstaaten, auf Ansuchen eines derselben, die Streitfrage vor das in Artikel 10 der Vereinbarung vorgesehene Schiedsgericht.

Tabelle

1. Eine von der Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika bezeichnete Unternehmung wird ermächtigt, auf der nachgenannten Strecke über dazwischen liegende Punkte in beiden Richtungen Luftverkehrslinien

1578 Luftverkehrslinien mit den Vereinigten Staaten von Amerika

zu betreiben sowie flugplanmässig auf den in diesem Absatz angeführten Punkten zu landen:

Von den Vereinigten Staaten, über eine nordatlantische Strecke, nach Genf und Zürich und darüber hinaus.

2. Eine vom eidgenössischen Luftamt bezeichnete Unternehmung wird ermächtigt, auf der nachgenannten Strecke über dazwischen liegende Punkte in beiden Richtungen Luftverkehrslinien zu betreiben sowie flugplanmässig auf den in diesem Absatz angeführten Punkten zu landen:

Von der Schweiz, über eine nordatlantische Strecke über Irland oder über die Azoren und Neufundland, nach New York und Chicago.

3. Es liegt im Ermessen der bezeichneten Unternehmung, gewisse auf der einen oder der andern Strecke liegende Punkte zu überfliegen, sei es ständig oder bei einem Teil der Flüge.

