

Bundesblatt

Bern, den 2. August 1968 120. Jahrgang Band II

Nr. 31

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36 – im Jahr, Fr. 20.– im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas AG, Abteilung für Periodika, Hirschwattstrasse 42, 6002 Luzern

9982

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

(Vom 24. Juni 1968)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Durch Botschaft vom 22. Mai 1968 (BBl 1968, I, 1562) sind Ihnen die Luftverkehrsabkommen mit Bulgarien und Kuwait zur Genehmigung unterbreitet worden. Nachdem jene Vorlage bereits vorbereitet war, ist am 16. Mai 1968 nach längeren Verhandlungen ein neues Luftverkehrsabkommen mit Brasilien unterzeichnet worden. Weil ein wesentliches Interesse besteht, den regen schweizerisch-brasilianischen Luftverkehr so bald als möglich wieder auf eine staatsvertragliche Grundlage zu stellen, wird Ihnen dieses Abkommen in einer zusätzlichen Botschaft einzeln unterbreitet.

Zwischen der Schweiz und Brasilien bestehen direkte Luftverkehrsbeziehungen seit dem Jahr 1948. Damals eröffnete die Luftverkehrsgesellschaft Panair do Brasil eine Linie in die Schweiz. Am 10. August 1948 wurde das erste schweizerisch-brasilianische Luftverkehrsabkommen unterzeichnet (AS 1949, 1315). Die Swissair nahm den Betrieb nach Südamerika im Jahre 1954 auf. Im Herbst 1961 kündigte Brasilien die Luftverkehrsabkommen mit mehreren Staaten, u. a. auch dasjenige mit der Schweiz. Im gleichen Zeitraum stellte die Panair do Brasil ihre Dienste nach der Schweiz ein. Das Abkommen fiel am 13. Juni 1962 dahin, worauf unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft ihre zwei Flüge in der Woche nur noch gestützt auf einen mühsam ausgehandelten *modus vivendi* weiterbetreiben konnte. Trotz den ungünstigen Verhältnissen nahm der schweizerisch-brasilianische Luftverkehr zu. Im Jahre 1966 eröffnete die brasilianische Luftverkehrsgesellschaft VARIG eine Linie in die Schweiz. Die brasilianischen Behörden erklärten sich nun zu neuen Verhandlungen bereit. Im Herbst 1967 fanden Vorbesprechungen in Rio de Janeiro statt. Im Mai 1968 konnte in Bern ein neues Abkommen ausgehandelt und unterzeichnet werden. Das Abkommen vom 16. Mai 1968



beruht auf dem schweizerischen Musterwortlaut, weicht aber in folgenden wesentlichen Punkten davon ab:

In den Bestimmungen über die Festsetzung des angemessenen Beförderungsangebotes (Art. 5) wird besonders hervorgehoben, dass die Beförderungsmöglichkeiten in erster Linie der Verkehrsnachfrage zwischen den beiden Vertragsstaaten anzupassen seien, wobei ebenfalls die Verkehrsnachfrage zwischen dem Heimatstaat der bezeichneten Unternehmung und den übrigen, auf einer vereinbarten Linie bedienten Punkten in dritten Staaten berücksichtigt werden könne (Verkehr in 3. und 4. Freiheit). Für Beförderungen durch die bezeichnete Unternehmung der einen Vertragspartei zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und den auf einer vereinbarten Linie bedienten Punkten in dritten Staaten (Verkehr in 5. Freiheit) gelten die Grundsätze der sogenannten Bermudaklauseln. Durch deren Anwendung soll der Umfang des Unterwegsverkehrs im Verhältnis zum übrigen Verkehr untergeordnet bleiben. Nach brasilianischer Auffassung haben aber wegen der besonderen Natur des Luftverkehrs auf dem Südatlantik und in Südamerika (Konzentration auf einen Nord-Süd-Strang) auch Luftverkehrslinien, auf denen die Flugzeuge in Brasilien nur technische Landungen vornehmen, oder dieses Land sogar bloss überfliegen, einen unmittelbaren Einfluss auf das gesamte Verkehrsangebot in Südamerika. Die brasilianischen Behörden bestehen deshalb darauf, dass die einschränkenden Grundsätze betreffend den Unterwegsverkehr ebenfalls für das Überfliegen und für technische Landungen gelten müssen.

Die brasilianische Delegation war nicht ermächtigt, die Überweisung von Einnahmenüberschüssen im Rahmen des Luftverkehrsabkommens zu regeln, sodass die im schweizerischen Musterwortlaut enthaltene Transferklausel fehlt.

Der Anhang des Abkommens ist umfangreicher als die Anhänge der übrigen schweizerischen Luftverkehrsabkommen. Die Streckenpläne geben den Unternehmungen beider Vertragsparteien vielfältige Möglichkeiten der Linienführung, wobei im Partnerstaat je drei Flughäfen bedient werden können, allerdings höchstens je zwei auf einer Linie. Im zweiten Teil des Anhanges wird das Verfahren über die Genehmigung der Flugpläne und der Änderungen in der Linienführung geregelt.

Das Abkommen mit Brasilien entspricht den von uns seit Jahren befolgten luftverkehrspolitischen Richtlinien; es wird von der Eidgenössischen Luftfahrtkommission zur Genehmigung empfohlen.

Für die verfassungsmässige Grundlage der Vorlage (Art. 8 BV), die Zuständigkeit der Räte zur Genehmigung eines Staatsvertrages (Art. 85, Ziff. 5 BV), der nach Artikel 89, Absatz 4 Bundesverfassung nicht dem Referendum untersteht, kann ebenfalls auf die Botschaft vom 22. Mai 1968 verwiesen werden.

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, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, Sie unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 24. Juni 1968.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

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 24. Juni 1968,

beschliesst:

Einziges Artikel

¹ Das Abkommen über den regelmässigen Luftverkehr mit Brasilien vom 16. Mai 1968 wird genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, dieses Abkommen zu ratifizieren.

Übersetzung aus dem französischen Originalwortlaut

**Abkommen
zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft
und der Föderativen Republik Brasilien
über den regelmässigen Luftverkehr**

Unterzeichnet am 16. Mai 1968 in Bern

Der Schweizerische Bundesrat und die Regierung der Föderativen Republik Brasilien,

in der Erwägung, dass die Schweiz und Brasilien 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 Gebiete des Luftverkehrs zu entwickeln,

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 des Eidgenössische Luftamt und im Falle von Brasilien des Luftfahrtministerium oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt sein wird, die gegenwärtig diesen Behörden obliegenden Aufgaben auszuüben;
- c. der Ausdruck «bezeichnete Unternehmung» eine Luftverkehrsunternehmung, die eine der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben.

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 Streck-

ken. 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 auf diplomatischem Wege.

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 von 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 Bewilligung 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 Bewilligung kann die bezeichnete Unternehmung jederzeit den Betrieb jeder vereinbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, dass ein in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 10 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 Vertragspartei, die sie bezeichnet hat, 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.

Artikel 5

1. Die bezeichneten Unternehmungen geniessen für den Betrieb der vereinbarten Linien zwischen den Gebieten der Vertragsparteien gerechte 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. Was die Luftverkehrsbeziehungen zwischen den Vertragsparteien betrifft, so haben die vereinbarten Linien als grundlegendes Ziel, ein Beförderungsangebot zu gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen den Gebieten der Vertragsparteien entspricht. Die vereinbarten Linien können ebenfalls ein Beförderungsangebot gewährleisten, das der Verkehrsnachfrage zwischen dem Gebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmung bezeichnet hat, und den Punkten auf den festgelegten Strecken in den Gebieten dritter Staaten.

5. Das Recht der bezeichneten Unternehmung jeder Vertragspartei, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen, auf dem genannten Gebiet nichtkommerzielle Landungen auszuführen und im internationalen Verkehr Beförderungen zwischen diesem Gebiet und den Punkten auf den festgelegten Strecken in den Gebieten dritter Staaten 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 durch die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treibstoffen und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Revisionsgebühren und anderen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, 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 und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge 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.

3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der durch die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieser letztgenannten Vertragspartei ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften dieser Behörden in anderer Weise verfügt worden ist.

Artikel 7

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, die sich im direkten Durchgangsverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei befinden und die ihnen vorbehalten Zone des Flughafens nicht verlassen, werden nur einem sehr vereinfachten

Zollverfahren unterworfen. Das Gepäck und die Fracht im direkten Durchgangsverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 8

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 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. Bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen verpflichtet sich jede Vertragspartei, ihren eigenen Unternehmungen, die gleichartige internationale Luftverkehrslinien betreiben, im Vergleich mit der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei keine Vorzugstellung einzuräumen.

4. Für die Benützung der Flughäfen und anderer durch eine Vertragspartei zur Verfügung gestellter Einrichtungen hat die bezeichnete Unternehmung der anderen Vertragspartei keine höheren Gebühren zu bezahlen als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf gleichartigen internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

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

Artikel 9

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 10

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 Luftverkehrsunternehmungen 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 Luftverkehrsunternehmungen, 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, die in diesem Sachgebiet Vorschläge ausarbeitet.

3. Die derart festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreissig 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 Monaten vom Tage der Verweigerung der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der einen der Vertragsparteien an.

Artikel 11

Die bezeichnete Unternehmung einer Vertragspartei übermittelt den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den Verkehr 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 Vertragspartei oder ihre Luftfahrtbehörden verlangte Beratung muss innerhalb einer Frist von sechzig 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 angezeigt haben.

2. Änderungen des Anhangs 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

Die Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens oder seines Anhangs, die nicht durch Beratungen oder Verhandlungen geregelt werden können, unterliegen der Schiedsgerichtsbarkeit, wobei das in Artikel 85 des Abkommens von Chikago vorgesehene Verfahren anwendbar ist.

Artikel 15

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

Artikel 16

Dieses Abkommen und seine Anhänge werden mit jedem mehrseitigen Übereinkommen, das die beiden Vertragsparteien binden wird, in Übereinstimmung gebracht werden.

Artikel 17

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

2. Die Kündigung wird sechs Monate nach dem Ende der im Anhang umschriebenen Flugplanperiode, während der die Anzeige mitgeteilt worden ist, wirksam, es sei denn, diese Kündigung werde in gegenseitigem Einvernehmen vor Ablauf dieser Frist zurückgezogen.

3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, so wird angenommen, dass ihr die Anzeige vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrtorganisation davon Kenntnis erhalten hat.

Artikel 18

Dieses Abkommen wird vom Tage seiner Unterzeichnung an durch die schweizerischen und brasilianischen Behörden im Rahmen ihrer betreffenden Zuständigkeiten vorläufig angewendet; es tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander gegenseitig die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.

Artikel 19

Dieses Abkommen ersetzt alle im Zeitpunkt der Unterzeichnung möglicherweise bestehenden Sonderrechte, Bewilligungen oder Konzessionen, die eine der Vertragsparteien aus irgendeinem Rechtsgrund der bezeichneten Unternehmung der anderen Vertragspartei gewährt hat.

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

Geschehen zu Bern am 16. Mai 1968 in doppelter Urschrift in französischer und portugiesischer Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermassen verbindlich sind.

Für den Schweizerischen Bundesrat: Für die Regierung der Föderativen|
(gez.) **Dr. W. Guldemann** Republik Brasilien:
(gez.) **Ten. Brig. Martinho Cândido dos Santos**

Anhang

A.

Linienpläne

I.

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch die von der Schweiz bezeichnete Unternehmung betrieben werden können:

1. Punkte in der Schweiz – Madrid oder Lissabon – zwei Punkte in Afrika (Nordwest- und/oder Westafrika) – Brasilia und/oder Rio de Janeiro und/oder Sao Paulo, in beiden Richtungen;
2. Punkte in der Schweiz – Madrid oder Lissabon – zwei Punkte in Afrika (Nordwest- und/oder Westafrika) – Brasilia und/oder Rio de Janeiro und/oder Sao Paulo – Asuncion – Montevideo (dieser Punkt kann vor oder nach Buenos Aires bedient werden) – Buenos Aires – Santiago de Chile, in beiden Richtungen.

Anmerkungen:

- a. Von den festgelegten Punkten in Brasilien kann die Unternehmung auf jeder der Linien nach eigener Wahl nur zwei Punkte bedienen.
- b. Von den vier Punkten jenseits von Brasilien, festgelegt auf der obgenannten Strecke 2, kann die Unternehmung auf jeder der Linien nach eigener Wahl nur drei Punkte bedienen.

II.

Strecken, auf denen Luftverkehrslinien durch die von Brasilien bezeichnete Unternehmung betrieben werden können:

1. Punkte in Brasilien – ein Punkt in West- oder Nordwestafrika – Lissabon und/oder Madrid und/oder Rom und/oder Paris und/oder London (in der von der Unternehmung gewählten Reihenfolge) – Basel und/oder Genf und/oder Zürich, in beiden Richtungen.
2. Punkte in Brasilien – ein Punkt in West- oder Nordwestafrika – Lissabon und/oder Madrid und/oder Rom und/oder Paris und/oder London (in der von der Unternehmung gewählten Reihenfolge) – Zürich – Frankfurt und/oder zwei Punkte östlich davon (in der von der Unternehmung gewählten Reihenfolge), in beiden Richtungen.

Anmerkungen:

- a. Die Unternehmung kann auf jeder der Linien nur zwei Punkte in der Schweiz bedienen.
- b. Paris und London können vor oder nach den Punkten in der Schweiz bedient werden.

B.

1. Das Betriebsprogramm (HOTRAN), welches das Baumuster, das Modell und die höchstens verwendbare Sitzplatzzahl der eingesetzten Luftfahrzeuge sowie die Anzahl der Flüge und die Landepunkte angibt, muss durch die bezeichnete Unternehmung jeder Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der andern Vertragspartei wenigstens 30 Tage vor dem vorgesehenen Zeitpunkt des Inkrafttretens unterbreitet werden.

Dieses Programm wird innert dieser Frist genehmigt, sofern es nicht eine Änderung von Landepunkten oder des Fassungsvermögens im Widerspruch zu den zwischen den Vertragsparteien getroffenen Vereinbarungen in sich schliesst.

2. Die folgenden Änderungen von Landepunkten gelten, sofern sie auf Gesuch der Unternehmung von den zuständigen Behörden genehmigt worden sind, nicht als Änderungen der Linienpläne:
 - a. Der Einschluss oder die Auslassung von Landepunkten im Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmung bezeichnet hat;
 - b. die Auslassung von Landepunkten im Gebiet der andern Vertragspartei;
 - c. die Auslassung von Landepunkten im Gebiet von dritten Staaten.

Diese Änderungen können direkt von den Unternehmungen ohne vorherige Genehmigung durch die Vertragsparteien verlangt werden.

3. Für eine Änderung der Strecken durch die Aufnahme eines Landepunktes, der in den Linienplänen nicht vorgesehen ist und sich ausserhalb des Gebie-

tes der Vertragspartei befindet, welche die Unternehmung bezeichnet hat, muss die Genehmigung der zuständigen Behörden auf diplomatischem Wege eingeholt werden.

4. Die Besatzungen der Luftfahrzeuge, die auf den vereinbarten Linien eingesetzt werden, müssen aus Staatsangehörigen der Vertragspartei bestehen, welche die Unternehmung bezeichnet hat. Allenfalls und gestützt auf die Zustimmung der Luftfahrtbehörde der andern Vertragspartei können Besatzungsmitglieder mit einer anderen Staatsangehörigkeit eingesetzt werden.
5. Als Flugplanperioden gelten die Zeitabschnitte vom 1. April bis 31. Oktober einerseits und vom 1. November bis 31. März andererseits.

0195

Bekanntmachungen von Departementen und anderen Verwaltungsstellen des Bundes

Änderungen im diplomatischen Korps vom 16. bis 22. Juli 1968

Beendigung der dienstlichen Tätigkeit

Indonesien

Herr Soetardjo, Attaché (Verwaltungsangelegenheiten).

Rumänien

S. Exz. Herr Vasile Dumitrescu, Botschafter.

Ungarn

Herr Pál Gresznaryk, Dritter Sekretär.

Vereinigte Staaten von Amerika

Herr Jack M. Smith, Jr., Zweiter Sekretär (Wirtschaftliche Angelegenheiten).