5107

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Ratifikation des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 durch die Schweiz (Abkommen von Chicago).

(Vom 27. September 1946.)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen die vorliegende Botschaft betr. Ratifikation des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 durch die Schweiz zu unterbreiten.

I.

Durch Beschluss vom 18. Juni 1934 hatte die Bundesversammlung den Bundesrat ermächtigt, dem revidierten Abkommen über die Regelung der internationalen Zivilluftfahrt vom 13. Oktober 1919 beizutreten (Pariser Abkommen).

Der Beitritt der Schweiz zu diesem Abkommen erfolgte am 1. Oktober 1934. Seit diesem Datum waren wir an der «Commission internationale de navigation aérienne», mit Sitz in Paris beteiligt. Wir nahmen sowohl an deren Arbeiten, sowie an denjenigen verschiedener Spezialkomitees, welche sie geschaffen hatte, aktiv teil.

Folgende Staaten sind in der «Commission internationale de navigation aérienne» vertreten:

Argentinien, Australien, Belgien, Bulgarien, Dänemark, England und Nord-Irland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Indien, Irak, Irland, Italien, Japan, Jugoslavien, Kanada, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Paraguay, Peru, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Siam, Spanien, Südafrikanische Union, Tschechoslovakei und Uruguay.

Die Arbeiten dieser internationalen Kommission wurden durch den Krieg gewaltsam unterbrochen. Dieser liess aber zufolge der gewaltigen Fortschritte in der Flugzeugkonstruktion und den Navigationsmethoden voraussehen, dass die Zivilluftfahrt nach Beendigung der Feindseligkeiten interkontinentale Bedeutung erlangen werde.

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben unter dem Drucke der kriegerischen Notwendigkeiten ihre Flugzeugproduktion beträchtlich gesteigert, namentlich diejenige von Bombenflugzeugen und Militärtransportern. Sie gaben sich Rechenschaft, dass die kommerzielle Luftfahrt eine kraftvolle Entwicklung erfahren werde, und dass es im Hinblick auf diese Entwicklung nötig sei, die Grundsätze des öffentlichen Luftrechtes für die ganze Welt zu vereinheitlichen. Wenn der Luftverkehr, bestimmt, die Kontinente untereinander zu verbinden, nicht auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen soll, so muss er in allen Staaten ein und derselben rechtlichen Regelung unterstellt werden.

Die Vereinigten Staaten von Amerika ergriffen deshalb die Initiative, eine internationale Zivilluftfahrtkonferenz einzuberufen, welche vom 1. November bis zum 7. Dezember 1944 in Chicago stattfand. An ihr nahmen die Vertreter von 54 Nationen teil, — Mitglieder der Vereinten Nationen oder deren Verbündete oder solche, die während des letzten Weltkrieges neutral geblieben waren —, unter letzteren auch die Schweiz.

An dieser Konferenz von Chicago wurden folgende Dokumente abgefasst:

1. Schlussakte (Final Act).
2. Provisorische Vereinbarung über die internationale Zivilluftfahrt (Interim Agreement on international civil aviation).
3. Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Convention on international civil aviation).
4. Vereinbarung über den Transit internationaler Fluglinien (International Air services transit agreement).
5. Vereinbarung über internationale Lufttransporte (International Air transport agreement).

Unsere Delegation an der Konferenz von Chicago unterzeichnete die beiden ersten Akte, nämlich die Schlussakte und die provisorische Vereinbarung über die internationale Zivilluftfahrt. Sie war nicht bevollmächtigt, die drei übrigen Dokumente zu unterzeichnen.

Am 26. Juni 1945 hat der Bundesrat beschlossen:

die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika wissen zu lassen, dass die Unterschrift, welche in seinem Namen unter die provisorische Vereinbarung über die internationale Zivilluftfahrt abgegeben worden war, die Annahme dieser Vereinbarung durch ihn begründe;

unsern Gesandten in Washington zu beauftragen, im Namen des Bundesrates das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt zu unterzeichnen;

unsern Gesandten in Washington zu beauftragen, im Namen des Bundesrates die Vereinbarung über den Transit internationaler Fluglinien zu unterzeichnen und die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika wissen zu lassen, dass diese Unterschrift die Annahme dieser Vereinbarung durch den Bundesrat begründe.

Zu seinem Beschluss vom 26. Juni 1945 führte der Bundesrat unter anderem aus:

Die provisorische Vereinbarung über die internationale Zivilluftfahrt.

Durch diese Vereinbarung wird eine provisorische internationale Organisation technischer und beratender Natur geschaffen. Sie bezweckt eine allgemeine Zusammenarbeit auf dem Gebiet der internationalen Zivilluftfahrt und führt den Namen «Provisorische Organisation der Internationalen Zivilluftfahrt». Sie wird sich aus einer provisorischen Versammlung und einen provisorischen Rat zusammensetzen, mit Sitz in Kanada, und ist vorgesehen für die Zeit bis zum Inkrafttreten eines neuen ständigen Abkommens, oder bis eine neue internationale Zivilluftfahrtkonferenz andere Entscheidungen trifft. Diese Zeit soll, von der Inkraftsetzung der Vereinbarung an, drei Jahre nicht überschreiten.

Die Versammlung wird sich jährlich einmal vereinigen; im weiteren auf Einberufung durch den Rat hin oder auf Begehren von 10 Mitgliedstaaten der Organisation. Jeder Mitgliedstaat hat Anrecht auf eine Stimme. Die Abstimmungen der Versammlung entscheiden sich nach dem Mehrheitswillen der anwesenden Mitgliedstaaten. Das für die gültige Beschlussfassung der Versammlung erforderliche Quorum wird von der Mehrheit der Mitgliedstaaten gebildet.

Die Versammlung hat folgende Obliegenheiten:

Wahl ihres Präsidenten, der übrigen hohen Beamten und der Mitgliedstaaten, welche im Rat vertreten sein werden;

Prüfung der Ratsberichte und Entscheidung aller Fragen, welche ihr vom Rate unterbreitet werden;

Festsetzung ihrer Verfahrensvorschriften und Bildung der ihr notwendig erscheinenden Ausschüsse und Kommissionen;

Genehmigung des Budgets und Bestimmung der finanziellen Dispositionen der Organisation;

Überweisung von Sonderfragen an den Rat zwecks Prüfung und Berichterstattung; Delegation derjenigen Vollmachten an den Rat, welche für die Ausübung der Organisationsgeschäfte als notwendig erachtet werden;

Behandlung sämtlicher Fragen, für welche der Rat nicht zuständig ist.

Der Rat setzt sich aus den Vertretern von höchstens 21 Mitgliedstaaten zusammen, welche von der Versammlung auf zwei Jahre gewählt werden. Er ernennt seinen Präsidenten und setzt dessen Entschädigung fest. Der Präsident hat kein Stimmrecht. Er braucht nicht notwendigerweise unter den

Ratsmitgliedern ausgewählt zu werden. Wird ein Ratsmitglied zum Präsidenten gewählt, so wird der Ratssitz frei und durch den Staat besetzt, welcher ihn bisher inne hatte. Der Präsident beruft den Rat ein, leitet die Sitzungen, vertritt den Rat und erfüllt in dessen Namen die Aufgaben, welche ihm zugeteilt sind. Der Rat wählt einen oder mehrere Vizepräsidenten.

Der erste Rat, welcher von der Konferenz in Chicago gewählt wurde, setzt sich aus den Vertretern folgender Staaten zusammen:

Grossbritannien, Vereinigten Staaten, Frankreich, Brasilien, Niederlande, Mexiko, Belgien, Kanada, Indien, Irak, Norwegen, Peru, China, Australien, Ägypten, Tschechoslowakei, Türkei, Salvador, Chile, Columbien. Ein Sitz, welcher für Russland reserviert bleibt, wurde nicht besetzt.

Die Beschlüsse des Rates sind nur dann gültig, wenn sie von der Mehrzahl aller Ratsmitglieder genehmigt worden sind.

Jeder Mitgliedstaat kann, sofern ihn der zu fassende Beschluss besonders interessiert, an den Verhandlungen des Rates teilnehmen, aber ohne Stimmrecht.

Der Rat hat folgende Befugnisse:

Ausführung der von der Versammlung erlassenen Weisungen;

Festsetzung seiner Organisation und seiner Verfahrensvorschriften;

Festsetzung der Art der Ernennung, der Entschädigung und der Anstellungsbedingungen der Angestellten;

Ernennung des Generalsekretärs;

Bildung aller erforderlichen Ausschüsse; unter anderem eines Ausschusses für Luftverkehr, eines Ausschusses für Flugsicherung und eines Ausschusses für ein internationales Zivilluftfahrtabkommen. Jeder Mitgliedstaat kann einen Vertreter in diese Ausschüsse ernennen;

Unterbreitung des Budgetentwurfs und der Betriebsrechnung an die Versammlung;

Abmachungen mit anderen internationalen Institutionen, soweit dadurch die Arbeit der Organisation erleichtert wird;

Aufrechterhaltung des Kontaktes mit den Mitgliedstaaten und Einholung aller Auskünfte, welcher er von ihnen bedarf;

Entgegennahme, Registrierung und zur Verfügungstellung aller Verträge und Vereinbarungen, welche sich auf die internationale Luftfahrt beziehen;

Lenkung und Koordinierung der Arbeiten der verschiedenen Ausschüsse, Entgegennahme und Prüfung ihrer Berichte und deren Weiterleitung an die Mitgliedstaaten, versehen mit seinen Entscheidungen;

Erteilung von Empfehlungen an die Mitgliedstaaten über technische Fragen;

Unterbreitung eines jährlichen Berichtes an die Versammlung;

Schiedsgerichtliche Behandlung von Meinungsverschiedenheiten zwischen Vertragsstaaten, über Fragen der internationalen Zivilluftfahrt, auf Ersuchen der beteiligten Parteien;

Einberufung einer andern internationalen Zivilluftfahrtskonferenz auf Ersuchen der Versammlung.

Der Ausschuss für Luftverkehr hat folgende Aufgaben:

Behandlung aller Fragen, welche sich auf Herkunft und Umfang des internationalen Luftverkehrs, sowie auf das Verhältnis zwischen diesem Verkehr oder der Nachfrage nach demselben und auf die betriebenen Luftverkehrslinien beziehen;

Entgegennahme und Auswertung von Nachrichten, welche sich auf Subventionen, Tarife und Unterhaltskosten beziehen und Bericht hierüber;

Studium aller Fragen, welche auf die Organisation und den Betrieb der internationalen Luftverkehrlinien Bezug nehmen;

Studium aller von der Konferenz von Chicago her hängigen Fragen und Berichterstattung an die Versammlung.

Der Ausschuss für Flugsicherung hat folgende Aufgaben:

Studium und Begutachtung aller technischen Fragen, welche Gegenstand der Anhänge zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt sind und Empfehlung der Annahme von Minimalbedingungen und von einheitlichen Bestimmungen;

Weitere Vorbereitung der technischen Anhänge.

Der Ausschuss für das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt hat zur Aufgabe, das Studium für ein Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt fortzusetzen.

Der Generalsekretär ist die ausführende Verwaltungsinstanz der Organisation. Er hat dem Rat in regelmässigen Abständen die Berichte über den Stand der Arbeiten des Sekretariates zu unterbreiten. Er ernennt die Mitglieder des Sekretariates und das zur richtigen Geschäftsführung erforderliche Personal der Organisation.

Jeder Mitgliedstaat hat die Unkosten seiner Vertreter in der Versammlung, im Rat und den verschiedenen Kommissionen zu tragen.

Die Verwaltungskosten der Organisation werden von den Mitgliedstaaten nach Massgabe der von der Versammlung festgesetzten Proportion getragen. Zur Bestreitung der ersten Ausgaben der Organisation hat jeder Mitgliedstaat die Mittel vorzuschiessen.

Die Versammlung kann jedem Mitgliedstaat, welcher seinen finanziellen Verpflichtungen innert nützlicher Frist nicht nachkommt, das Stimmrecht entziehen.

Die Organisation erfüllt auch die besonderen Aufgaben, welche ihr durch die Vereinbarungen über den Transit internationaler Fluglinien und über die Lufttransporte zugedacht sind.

Die provisorische Vereinbarung über die internationale Zivilluftfahrt enthält im weiteren gewisse Bestimmungen des öffentlichen Luftrechts, welche schon im Pariser Abkommen vom 13. Oktober 1919 enthalten sind. Letzterem ist die Schweiz am 1. Oktober 1934 beigetreten.

Es sind dies im besonderen:

Anerkennung des Hoheitsrechtes jedes Staates im Luftraum über seinem Gebiet;

Definition des Gebietes;

Anwendbarkeit der Vereinbarung auf die privaten Luftfahrzeuge unter Ausschluss der staatlichen Luftfahrzeuge;

Verpflichtung sämtlicher aus dem Ausland kommenden Luftfahrzeuge auf einem Zollflugplatz zu landen und für die ins Ausland fliegenden Flugzeuge auf einem Zollflugplatz zu starten;

Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen eines Staates über die Luftfahrt auf alle Luftfahrzeuge, welche das Gebiet überfliegen, sowie sämtlicher Vorschriften über die Ein- und Ausreise, die Einwanderung, die Pässe und den Zoll;

Verpflichtung der Staaten zur Vorkehrung sanitarischer Massnahmen, um die Verbreitung ansteckender Krankheiten zu verhüten;

Recht, die zu benützenden Luftstrassen und Flugplätze zu bestimmen;

Recht, für die Benützung der Flugplätze und weiterer Einrichtungen Gebühren zu erheben. Die Taxen sollen für in- und ausländische Flugzeuge gleich sein;

Recht, Flugzeuge bei der Ankunft und vor dem Abflug zu inspizieren;

Verpflichtung, die zur Flugsicherung erforderlichen Massnahmen zu treffen (Radioverbindungen, Wetterdienst);

Verpflichtung zur Hilfeleistung für die in seinem Gebiet in Not geratenen Luftfahrzeuge;

Einleitung von Untersuchungen im Falle schwerer Flugzeugunfälle, denen Abgeordnete des Heimatstaates des Luftfahrzeuges beiwohnen dürfen;

Bestimmung der Dokumente, welche an Bord der Luftfahrzeuge mitzuführen sind;

Reglementierung des Gebrauchs radiotelegraphischer Einrichtungen;

Vorschrift, dass Luftfahrzeuge über einen Lufttüchtigkeitsausweis und das fliegende Personal über Fähigkeitsausweise und Führerbewilligungen verfügen muss;

Anerkennung der Gültigkeit von Lufttüchtigkeitsausweisen, Fähigkeitsausweisen und Führerbewilligung, welche von andern Mitgliedstaaten ausgestellt wurden;

Verpflichtung, ein Bordbuch zu führen;

Befugnis, den Gebrauch photographischer Apparate an Bord von Luftfahrzeugen zu untersagen oder zu kontrollieren;

Möglichkeit, beim Bau von Flugplätzen oder bei der Erstellung technischer Einrichtungen um den Beistand des Rates nachzusuchen;

Recht, Luftverkehrslinien im Pool von nationalen mit ausländischen Gesellschaften einzurichten;

Verpflichtung jedes Staates, dem Rate Abschriften aller Verträge und Vereinbarungen zukommen zu lassen, welche sich auf die internationale Luftfahrt beziehen, und die Verpflichtung an ihre Lufttransportunternehmungen,

die Berichte über ihren Luftverkehr, sowie ihre Unkosten dem Rate vorzulegen, sowie auch den Finanzbericht über Höhe und Herkunft ihrer Einnahmen.

Die Vereinbarung kann unter Beobachtung einer sechsmonatigen Voranzeige gekündigt werden, welche an den Generalsekretär zu richten ist.

Besonders hervorgehoben sei der Artikel, welcher die Unterzeichnung der Vereinbarung behandelt:

«Die Unterzeichneten, Delegierte der in Chicago am 1. November 1944 versammelten Zivilluftfahrtskonferenz, haben ihre Unterschriften unter die vorliegende provisorische Vereinbarung gesetzt, wobei es sich versteht, dass jede der Regierungen, in deren Namen die Vereinbarung unterzeichnet wurde, die Regierung der Vereinigten Staaten sobald wie möglich wissen lassen soll, ob die Unterschrift, welche in ihrem Namen abgegeben wurde, eine Annahme der Vereinbarung und damit eine unwiderrufliche Verpflichtung dieser Regierungen begründe.»

Die Vereinbarung wird in Kraft treten, sobald sie durch 26 Staaten angenommen sein wird.

Zusammenfassung: Dieses provisorische Abkommen schafft eine neue provisorische internationale Zivilluftfahrtsorganisation und verleiht einer Anzahl Vorschriften des internationalen öffentlichen Luftrechtes Gesetzeskraft.

Ein internationales Organ technischen und beratenden Charakters ist notwendig, weil der Luftverkehr dem Wesen nach international ist. Wir sind der Auffassung, dass die Schweiz, welche immer an den Arbeiten internationaler Kommissionen auf dem Gebiet der Luftfahrt teilgenommen hat, diese Politik fortsetzen und an der neuen provisorischen Organisation teilnehmen soll. Sie hat natürlich einen heute noch unbestimmten Teil der Kosten dieser Organisation zu tragen. Da es sich um ein provisorisches Abkommen handelt, dessen Dauer von der Inkraftsetzung an drei Jahre nicht überschreitet, ist der Bundesrat für die Ratifikation zuständig.

Vereinbarung über den Transit internationaler Fluglinien.

Diese Vereinbarung statuiert für die regelmässig betriebenen internationalen Luftverkehrslinien die zwei ersten Luftfreiheiten, nämlich:

Das Vorrecht, das Gebiet eines Vertragsstaates ohne Zwischenlandung zu überfliegen (Recht des Überfluges im Transit);

Das Vorrecht, in einem Vertragsstaat zu nichtkommerziellen Zwecken zu landen (Recht auf technische Zwischenlandungen).

Die Schaffung dieser zwei Freiheiten bedeutet einen wirklichen Fortschritt und ist geeignet, den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien zu erleichtern.

Unter der Herrschaft des jetzigen internationalen öffentlichen Luftrechts darf eine Luftverkehrslinie nicht über das Gebiet eines andern Staates geführt werden, ohne dass dieser eine Konzession hierzu erteilt hat. Um eine direkte Linie Zürich–London zu befliegen, muss man im Besitze einer Konzession Frankreichs sein, dessen Gebiet im Transit überflogen wird. Wenn die vor-

geschlagene Vereinbarung angenommen wird, wird es in Zukunft bei der direkten Befliegung der Strecke Zürich–London nicht mehr nötig sein, von Frankreich eine Konzession einzuholen. Die auf dieser Linie im Dienste stehenden Luftfahrzeuge werden sogar technische Landungen ausführen können, ohne dass man verpflichtet sein wird, von Frankreich eine spezielle Bewilligung einzuholen. Es wird sich daraus eine Vereinfachung der zu erfüllenden Formalitäten ergeben, weil man nur mehr mit dem Bestimmungsstaat der Linie zu verhandeln hat und nicht mehr auf die besonderen Ansprüche eintreten muss, die bisher von Seiten des im Transit überflogenen Staates gestellt werden konnten.

Die Vereinbarung sieht vor, dass ein Vertragsstaat, welcher der Luftfahrtsunternehmung eines anderen Staates das Recht zu technischen Zwischenlandungen einräumt, verlangen kann, dass diese Unternehmungen die Landungen als kommerzielle Landungen gestalten.

Sie ermächtigt jeden Vertragsstaat, die in seinem Gebiet einzuhaltenden Routen und die im internationalen Luftverkehr zu benützenden Flugplätze zu bestimmen. Jeder Staat kann für die Benützung seiner Flugplätze und Einrichtungen Gebühren erheben, mit der Bedingung, dass diese Gebühren für alle im internationalen Luftverkehr eingesetzten Flugzeuge gleich bemessen sind.

Jeder Vertragsstaat kann die Erteilung der Bewilligung an eine Unternehmung eines anderen Vertragsstaates verweigern oder widerrufen, wenn er daran zweifelt das sich ein wesentlicher Teil der Unternehmung oder das tatsächliche Bestimmungsrecht über sie in den Händen von Angehörigen eines Vertragsstaates befinden, oder wenn diese Unternehmung sich seinen Gesetzen nicht unterzieht, oder die Verpflichtungen, welche die vorliegende Vereinbarung ihr auferlegt, nicht erfüllt.

Die Vereinbarung sieht auch die Art des Vorgehens im Konfliktsfall zwischen zwei Staaten vor, sei es, dass sich ein Vertragsstaat durch die von einem andern Vertragsstaat ergriffenen Massnahmen verletzt fühlt, oder dass eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung der Vereinbarung entsteht.

Jeder Vertragsstaat kann die Vereinbarung unter Beobachtung einer einjährigen Voranzeige durch Mitteilung an die Regierung der Vereinigten Staaten kündigen.

Die Staaten, welche diese Vereinbarung unterzeichnet haben, sollen die Regierung der Vereinigten Staaten so bald wie möglich wissen lassen, ob die Unterschrift, welche in ihrem Namen abgegeben wurde, eine Annahme der Vereinbarung und eine unwiderrufliche Verpflichtung begründe. Jeder Mitgliedstaat der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation kann dieser Vereinbarung beitreten.

Wie wir bereits erwähnt haben, bietet diese Vereinbarung Vorteile, welche den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien erleichtern und wir sind der Auffassung, dass sie vom Bundesrat unterzeichnet und ratifiziert werden kann.

Vereinbarung über internationale Lufttransporte.

Dieses Abkommen umschreibt die sogenannten fünf Freiheiten der Luft, nämlich:

1. Das Vorrecht, das Gebiet eines Vertragsstaates ohne Zwischenlandung zu überfliegen.
2. Das Vorrecht, in einem Vertragsstaat zu nichtkommerziellen Zwecken zu landen.
3. Das Vorrecht, Passagiere, Kuriersendungen und Waren, welche im Heimatstaat des Luftfahrzeuges an Bord genommen wurden, in einem Vertragsstaat abzusetzen.
4. Das Vorrecht, Passagiere, Kuriersendungen und Waren, deren Bestimmungsort der Heimatstaat des Luftfahrzeuges ist, in einem Vertragsstaat an Bord zu nehmen.
5. Das Vorrecht, Passagiere, Kuriersendungen und Waren an Bord zu nehmen, deren Bestimmungsort irgend ein anderer Vertragsstaat ist und Passagiere, Kuriersendungen und Waren abzusetzen, welche aus irgend einem andern Vertragsstaat stammen.

Die unter Ziff. 3, 4 und 5 erwähnten Vorrechte gelten nur für Langstreckendienste, welche das Gebiet eines Vertragsstaates auf einem annähernd direkten Flugweg durchqueren und für Luftfahrzeuge, deren Herkunfts- oder Bestimmungsort das Mutterland des Staates ist, dessen Nationalität diese Luftfahrzeuge besitzen. Es wird also fortan zum Betrieb dieser Linien nicht mehr notwendig sein, von einem Vertragsstaat eine Konzession oder eine Bewilligung einzuholen; für diese Linien wird die volle Freiheit des Luftverkehrs bestehen. Ein Vertragsstaat wird verpflichtet sein, in seinem Gebiet den Betrieb von Langstreckenflügen zu dulden, selbst wenn er dies für seine Wirtschaft als nicht notwendig erachtet und sogar, wenn damit eine gefährliche Konkurrenzierung seiner nationalen Lufttransportunternehmung begründet wird.

Die Vereinbarung gibt überdies die Bestimmungen wieder, welche in der Vereinbarung über den Transit internationaler Fluglinien enthalten sind. Sie setzt des weiteren fest, dass die Vertragsstaaten alle Vereinbarungen kündigen müssen, welche Verpflichtungen enthalten, die im Widerspruch zu den Bestimmungen dieser Vereinbarung stehen. Jeder Vertragsstaat übernimmt die Verpflichtung, bei der Errichtung seiner Langstreckenlinien den Interessen der andern Vertragsstaaten Rechnung zu tragen, um sie im Betrieb ihrer regionalen Linien oder ihrer Langstreckenlinien nicht zu behindern. Es steht jedem Vertragsstaat frei, die fünfte Luftfreiheit, so wie sie vom Abkommen vorgesehen ist, nicht anzuerkennen. Er erhält und gewährt in diesem Fall nur die ersten vier Vorrechte, welche im Abkommen vorgesehen sind.

Jeder Vertragsstaat kann das Abkommen unter Beobachtung einer einjährigen Voranzeige an die Regierung der Vereinigten Staaten kündigen.

Die Staaten, welche diese Vereinbarung unterzeichnen, sollen die Regierung der Vereinigten Staaten so bald als möglich wissen lassen, ob die Unterschrift,

welche in ihrem Namen abgegeben wird, eine Annahme der Vereinbarung und eine unwiderrufliche Verpflichtung begründe. Alle Mitgliedstaaten der internationalen Zivilluftfahrtskommission können der Vereinbarung beitreten.

Wir halten dafür, dass wir in bezug auf diese Vereinbarung gewisse Vorsicht walten lassen müssen. Die von ihr eingeräumten Freiheiten sind solcher Natur, dass es heute, da der normale Betrieb der Luftlinien eingestellt ist, schwer hält, sich ein genaues Bild der Vor- und Nachteile zu machen, welche sie mit sich bringt. Es wäre nach unserer Ansicht verfrüht, diese Vereinbarung zu unterzeichnen, da wir noch nicht überzeugt sind, ob der Bundesrat sie ratifizieren könnte. Wir dürfen die Frage der Ratifikation dieser Vereinbarung indessen nicht aus den Augen verlieren, und wir müssen unsere Studien fortsetzen, damit wir hinsichtlich der Ratifikation später einen Vorschlag unterbreiten können.

Wir fügen noch bei, dass der Stand der Unterschriften und Ratifikationen der Vereinbarungen und Abkommen von Chicago am 30. August 1946 folgendes Bild bot:

Schlussakte:
54 Unterschriften.

Provisorische Vereinbarung über die internationale Zivilluftfahrt:
54 Unterschriften, 46 Ratifikationen.

Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt:
50 Unterschriften, 12 Ratifikationen.

Vereinbarung über den Transit internationaler Fluglinien:
47 Unterschriften, 29 Ratifikationen.

Vereinbarung über internationale Lufttransporte:
30 Unterschriften, 15 Ratifikationen.

Die Schweiz ist also heute an der provisorischen Vereinbarung über die internationale Zivilluftfahrt und an der Vereinbarung betreffend dem Transit internationaler Fluglinien beteiligt. Der Bundesrat war zuständig, diese beiden internationalen Vereinbarungen direkt zu ratifizieren, da die erste provisorischer Natur und ihre Dauer auf drei Jahre beschränkt ist, und die zweite bei einjähriger Voranzeige an die Regierung der Vereinigten Staaten gekündigt werden kann und in Wirklichkeit eine provisorische Vereinbarung ist, welche einen Teil des internationalen Luftverkehrs regelt. Solche Vereinbarungen sind immer durch den Bundesrat direkt ratifiziert worden. (Provisorisches Übereinkommen betreffend die Regelung des Luftverkehrs zwischen der Schweiz und Deutschland vom 28. Dezember 1920, zwischen der Schweiz und Belgien vom 1. August 1922, zwischen der Schweiz und Frankreich vom 1. März 1920, zwischen der Schweiz und Grossbritannien vom 1. März 1920, zwischen der Schweiz und den Niederlanden vom 26. August 1926, zwischen der Schweiz

und dem Saargebiet vom 15. September 1928, zwischen der Schweiz und Österreich vom 7. September 1935, zwischen der Schweiz und Ungarn vom 9. Dezember 1936.) Diese provisorischen Abkommen waren zudem vollständiger und gingen mehr in die Einzelheiten, als die Vereinbarung über den Transit internationaler Fluglinien.

II.

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt gibt die Grundsätze wider, welche schon im Pariser Abkommen vom 13. Oktober 1919 enthalten sind, und dem die Schweiz, wie wir bereits erwähnt haben, am 1. Oktober 1934 beigetreten ist. Es enthält unter anderem weitere neue Bestimmungen, welche das geltende Recht in glücklicher Weise ergänzen.

Wir stehen daher nicht einem neuen Recht gegenüber, sondern einer Bestätigung des geltenden Rechts, dem die Schweiz untersteht. Bei der Durchsicht der Artikel dieses Abkommens werden wir auf die Artikel des Pariser Abkommens hinweisen (abgekürzt mit Paris), welche die gleichen Grundsätze enthalten.

1. Teil.

Luftfahrt.

I. Kapitel.

Allgemeine Grundsätze und Geltungsbereich des Abkommens.

Art. 1 anerkennt die Souveränität jedes Staates im Luftraum über seinem Gebiet (Paris Art. 1, Abs. 1).

Art. 2 umschreibt das Gebiet eines Staates (Paris Art. 1, Abs. 2 und 40).

Art. 3 umschreibt die staatlichen Luftfahrzeuge und bestimmt, dass sie ohne vorgängige spezielle Ermächtigung einen andern Staat nicht überfliegen dürfen (Paris Art. 30, Abs. 1, 3 und 32).

Art. 4 welcher die Missbräuche in der Zivilluftfahrt behandelt, enthält einen Grundsatz, welcher im Pariser Abkommen nicht enthalten ist, wahrscheinlich weil er beim Abschluss des letzteren als selbstverständlich betrachtet wurde.

II. Kapitel.

Überflug des Gebietes von Vertragsstaaten.

Art. 5 bewilligt den freien Überflug des Gebietes von Vertragsstaaten für solche Luftfahrzeuge von Vertragsstaaten, welche nicht für den regelmässigen internationalen Luftverkehr bestimmt sind (Paris Art. 2 und 15, Abs. 1).

Art. 6 macht den regelmässigen internationalen Luftverkehr von einer Konzession abhängig, welche durch die zu überfliegenden Staaten zu erteilen ist. Art. 15, Abs. 4, des Pariser Abkommens gab jedem Vertragsstaat das Recht, die Schaffung und den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien einer von ihm zu erteilenden Spezialbewilligung

zu unterstellen. In Wirklichkeit hatte auch jeder Staat von diesem Recht Gebrauch gemacht, und der Betrieb aller internationalen Luftverkehrslinien hing von der Konzessionserteilung der überflogenen Staaten ab.

Art. 7 behält den internen Luftverkehr grundsätzlich den nationalen Luftverkehrsunternehmungen vor (Paris Art. 17) .

Art. 8 verbietet den Überflug eines Staates durch ein Luftfahrzeug, welches befähigt ist, ohne Pilot gesteuert zu werden, es sei denn, dass eine Spezialbewilligung des überflogenen Staates vorliege (Paris Art. 15, Abs. 2).

Art. 9 gibt jedem Staat das Recht, verbotene Zonen zu schaffen, sei es für vorübergehend oder dauernd, aus militärischen Gründen oder im Interesse der allgemeinen Sicherheit, bei Ausnahmezuständen oder während der Zeit einer nationalen Krise (Paris Art. 3, Abs. 1 und 4, und Art. 4).

Art. 10 verpflichtet jedes Luftfahrzeug, welches kein Recht hat, einen Staat zu überfliegen, auf einem durch den überflogenen Staat zu bezeichnenden Flugplatz zu landen (Paris Art. 15, Abs. 3).

Art. 11 bestimmt, dass die Luftverkehrsregeln eines Staates für alle Luftfahrzeuge verbindlich sind, welche sein Gebiet überfliegen (Paris, Art. 2, Abs. 2).

Art. 12 sieht vor, dass sich jeder Vertragsstaat verpflichtet, für die Einhaltung der Luftverkehrsregeln durch alle Luftfahrzeuge, welche über seinem Gebiet fliegen, besorgt zu sein; desgleichen für die Luftfahrzeuge seines Staates, wo immer sie sich auch befinden mögen (Paris, Art. 25).

Art. 13 unterstellt Passagiere und Besatzungen, welche sich im Gebiete eines Vertragsstaates befinden, allen seinen Gesetzen, welche die Luftfahrt, die Einwanderung, die Pässe und die Quarantänebestimmungen betreffen. Das Pariser Abkommen enthält diesen Grundsatz nicht, der indessen durch das internationale öffentliche Recht anerkannt ist.

Art. 14 verpflichtet die Staaten, die erforderlichen Massnahmen zu treffen um die Verbreitung ansteckender Krankheiten durch Luftfahrzeuge zu verhindern. Das Pariser Abkommen enthält keine ähnliche Bestimmung, aber diese Materie ist im Detail in einem internationalen Sanitätsabkommen geregelt, welches für die Luftfahrt am 12. April 1931 in La Haye unterzeichnet wurde.

Art. 15 regelt die Flugplatzgebühren, sowie die verschiedenen Dienste, welche der Luftfahrt zur Verfügung stehen. Diese sollen für Luftfahrzeuge von Vertragsstaaten und staatseigene Luftfahrzeuge gleich sein (Paris, Art. 21).

Art. 16 gibt den zuständigen Behörden eines Vertragsstaates das Recht, die Luftfahrzeuge eines andern Vertragsstaates bei ihrer Ankunft und vor ihrem Wegflug zu inspizieren (Paris, Art. 21).

III. Kapitel.

Nationalität der Luftfahrzeuge.

Art. 17 regelt die Nationalität der Luftfahrzeuge, welche mit dem Staat identisch ist, in dessen Register das Luftfahrzeug immatrikuliert ist (Paris, Art. 6).

Art. 18 und 19 regeln die Immatrikulation der Luftfahrzeuge (Paris Art. 7 und 8).

Art. 20 erklärt die Herkunfts- und Nationalitätsbezeichnung sowie die Immatrikulation der Luftfahrzeuge als verbindlich (Paris, Art. 10).

Art. 21 regelt die Verbindung eines Vertragsstaates mit den übrigen Vertragsstaaten und gibt Auskunft über Immatrikulation und Besitz seiner nationalen Luftfahrzeuge (Paris, Art. 9).

IV. Kapitel.

Richtlinien zur Erleichterung der Zivilluftfahrt.

Art. 22 bis 24 behandeln Zollfragen und stimmen mit der in der internationalen Luftfahrt gehandhabten Praxis überein. Diese Praxis ist im Anhang H des Pariser Abkommens und in bilateralen Verträgen zwischen Staaten codifiziert.

Art. 25 verpflichtet alle Vertragsstaaten, den in ihrem Gebiet in Not geratenen Luftfahrzeugen Hilfe zu bringen.

Art. 26 verpflichtet die Vertragsstaaten in bestimmten Fällen, über die Unfälle von Luftfahrzeugen, welche sich auf ihrem Gebiet ereignet haben, Untersuchungen zu eröffnen, sofern es sich um Luftfahrzeuge von Vertragsstaaten handelt. Der Heimatstaat des betroffenen Luftfahrzeuges ist befugt, zu dieser Untersuchung Beobachter zu entsenden und von dem Schlussbericht und den Schlussfolgerungen Kenntnis zu nehmen. Diese Regelung entspricht einer in der internationalen Luftfahrt eingelebten Übung.

Art. 27 sieht die Befreiung von der Beschlagnahme bei Verletzung von Patenten zugunsten derjenigen Luftfahrzeuge vor, welche im internationalen Luftverkehr verwendet werden (Paris, Art. 18).

Art. 28 verpflichtet jeden Vertragsstaat, im Rahmen des Möglichen Erleichterungen für die Luftfahrt zu schaffen und den Flugsicherungsdienst nach internationalem Muster zu vereinheitlichen (Paris, Art. 35).

V. Kapitel.

Zulassungsbedingungen für Luftfahrzeuge.

Die Art. 29, 30 und 31 bestimmen die Dokumente, welche sich an Bord der Luftfahrzeuge befinden müssen, sowie die zu beachtenden Vorschriften

beim Mitführen eines Funkgerätes an Bord eines Luftfahrzeuges (Paris, Art. 11, 14 und 19).

Art. 32 und 33 handeln von den Brevets und Lizenzen des fliegenden Personals und von der Anerkennung der Gültigkeit der Lufttüchtigkeitsausweise für Luftfahrzeuge seitens eines Vertragsstaates, sowie den Brevets und Lizenzen des fliegenden Personals, welche durch einen andern Vertragsstaat ausgestellt worden sind (Paris, Art. 12 und 13).

Art. 34 bestimmt, dass für jedes Luftfahrzeug, welches in der internationalen Luftfahrt verwendet wird, ein Bordbuch geführt wird (Paris, Art. 19).

Art. 35 Abs. 1 erlaubt den Transport von Kriegsmunition oder Kriegsmaterial vermittelst einem Luftfahrzeug nur dann, wenn der zu überfliegende Staat seine Zustimmung erteilt. Im Pariser Abkommen waren derartige Transporte gemäss Art. 26 verboten, was sich aber in der Praxis als übertrieben herausgestellt hat.

Art. 35 Abs. 2 räumt allen Vertragsstaaten das Recht ein, aus Gründen der öffentlichen Sicherheit den Transport anderer als der in Art. 35, Abs. 1, erwähnten Waren zu verbieten (Paris, Art. 28).

Art. 36 ermächtigt alle Vertragsstaaten, Vorschriften zu erlassen über das Mitführen und den Gebrauch photographischer Apparate in Luftfahrzeugen, welche sich über seinem Gebiet befinden (Paris, Art. 27).

VI. Kapitel.

Internationale Normen und Empfehlungen.

Dieses Kapitel sieht die Schaffung eines technischen Anhanges zum Abkommen vor, zwecks Regelung und Vereinheitlichung aller Fragen, welche sich auf die Sicherheit, Regelmässigkeit und gute Abwicklung der Luftfahrt beziehen.

Das System der technischen Anhänge war schon durch das Pariser Abkommen, Art. 34 und 35, eingeführt worden; aber die Anhänge zum Pariser Abkommen waren mit der Annahme durch die Luftfahrtskommission für alle Staaten verbindlich, mit der Ausnahme, dass die Abänderungen im Anhang H betreffend Zollfragen durch die am Abkommen beteiligten Staaten ratifiziert werden mussten.

Im Gegensatz dazu sind die Anhänge, welche im Abkommen von Chicago vorgesehen sind, für die Vertragsstaaten nicht allgemein verbindlich.

Die Art. 38 und 40 regeln die Art des Vorgehens, wenn ein Staat die in den Anhängen enthaltenen Grundsätze nicht genau befolgt.

Die Art. 41 und 42 enthalten die Übergangsbestimmungen für die Lufttüchtigkeitsausweise und die Führerbewilligungen des fliegenden Personals.

2. Teil.

Die internationale Organisation der Zivilluftfahrt.

VII. Kapitel.

Die Organisation.

Art. 43 schafft die internationale Organisation der Zivilluftfahrt, die sich aus einer Versammlung, einem Rat und weiteren Organen, welche geschaffen werden können, zusammensetzt.

Durch Art. 34 des Pariser Abkommens wurde die internationale Kommission für Luftfahrt gegründet, welche in Paris ein ständiges Sekretariat hatte.

Es ist offensichtlich, dass es zur Überwachung der Anwendung des Abkommens und der verschiedenen Reglemente, welche aus ihm hervorgehen, zu deren Verbesserung und zur Anpassung der technischen Vorschriften an die Fortschritte, welche in der Flugzeugkonstruktion und derjenigen radioelektrischer Geräte erzielt wurden, eines ständigen Organs bedarf, welches unter anderem mit der Wahrung eines engen Kontaktes unter den Abkommensstaaten betraut ist. Die beiden Abkommen haben dieser Notwendigkeit Rechnung getragen.

Art. 44 legt die Aufgaben der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation fest. Sie soll die Grundsätze und die Technik der internationalen Zivilluftfahrt entwickeln und die Schaffung internationaler Lufttransporte begünstigen und deren Weiterentwicklung anregen.

Art. 45 sieht vor, wer den ständigen Sitz der Organisation zu bestimmen hat. Der Sitz der provisorischen Organisation der internationalen Zivilluftfahrt, des Organs, welches durch das provisorische Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt geschaffen wurde, ist durch die Konferenz von Chicago in Montreal (Kanada) bestimmt worden. Es ist zu erwarten, dass die definitive Organisation, welche die provisorische ablösen wird, den gleichen Sitz beibehält.

Art. 46 beauftragt den provisorischen Rat, welcher durch das provisorische Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt geschaffen wurde, die erste Versammlung einzuberufen, sobald das Abkommen in Kraft getreten sein wird.

Art. 47 verleiht der Organisation juristische Fähigkeiten.

VIII. Kapitel.

Die Versammlung.

Art. 48 regelt die Einberufung der Versammlung, das Repräsentationsrecht der Staaten, das Stimmrecht, das Quorum und die Wahlen.

Art. 49 stellt die Befugnisse der Versammlung fest. Es sind diejenigen, welche normalerweise für jede Versammlung vorgesehen werden.

IX. Kapitel.

Der Rat.

Art. 50 bestimmt die Zusammensetzung des Rates und die Art seiner Ernennung.

Art. 51 präzisiert die Funktionen des Ratspräsidenten.

Art. 52 regelt die Abstimmungen im Rat.

Art. 53 gibt jedem Vertragsstaat das Recht, an denjenigen Verhandlungen des Rates, seiner Ausschüsse und Kommissionen teilzunehmen, welche sich auf Fragen beziehen, die ihn unmittelbar interessieren.

Art. 54 legt die Kompetenzen des Rates fest, welcher ausführendes Organ der Organisation ist.

Art. 55 erwähnt gewisse Aufgaben, welche der Rat erfüllen kann.
Es sei hervorgehoben, dass dieser auch die technischen Anhänge zum Abkommen annehmen wird. Dies erscheint vernünftig, weil die Mitglieder des Rates mit technischen Fragen vertraut sind, und es ist notwendig, dass die anzubringenden Abänderungen, welche die technischen Fortschritte erfordern, raschmöglichst angenommen werden können, was nicht der Fall wäre, wenn die Versammlung sie billigen müsste.

X. Kapitel.

Die Luftfahrtskommission.

Art. 56 setzt die Art der Ernennung der Mitglieder dieser Kommission, deren Anzahl 12 beträgt, fest.

Art. 57 bestimmt die Befugnisse dieser Kommission, deren Hauptaufgabe die Abfassung der technischen Anhänge sein wird, damit diese mit den in der Technik erzielten Fortschritten Schritt halten.

XI. Kapitel.

Personal.

Art. 58 regelt die Ernennung des Personals des Generalsekretariates.

Art. 59 verleiht dem Präsidenten des Rates, dem Generalsekretär und dem Personal internationalen Charakter.

Art. 60 sieht vor, dass der Präsident des Rates, der Generalsekretär und das Personal der gleichen Immunität und der gleichen Privilegien teilhaftig werden sollen, welche dem Personal anderer öffentlicher internationaler Organisationen zugebilligt werden.

XII. Kapitel.

Finanzen.

Art. 61 sieht die Aufstellung eines jährlichen Budgets und einer Jahresrechnung vor. Die Ausgaben sind von den Mitgliedstaaten der Organisation nach der von der Versammlung festgelegten Proportion zu tragen (Paris, Art. 34, Abs. 9).

Art. 62 stellt den vortrefflichen Grundsatz auf, dass die Versammlung jedem Mitgliedstaat, welcher innert nützlicher Frist seinen finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Organisation nicht nachgekommen ist, das Stimmrecht entziehen kann.

Art. 63 überbindet die Spesen der Versammlungsabgeordneten und der Vertreter in den verschiedenen Kommissionen und Ausschüssen den entsprechenden Vertragsstaaten.

XIII. Kapitel.

Andere internationale Abreden.

Art. 64 sieht die Möglichkeit vor, Spezialvereinbarungen über luftrechtliche Fragen mit der allgemeinen Organisation für die Erhaltung des Friedens, d. h. mit der neuen «Völkerbundsvereinigung» zu treffen.

Art. 65 sieht die gleiche Möglichkeit des Abschlusses von Spezialvereinbarungen mit weiteren internationalen Organisationen vor, um einzelne Aufgaben gemeinsam zu lösen, Abreden betreffend das Personal einzugehen, oder andere Massnahmen zu treffen, um die Aufgaben der Organisation zu erleichtern.

Art. 66 gibt der Organisation die Befugnis, diejenigen Amtshandlungen auszuüben, die ihr durch die Vereinbarungen über den Transit internationaler Fluglinien und über internationale Lufttransporte übertragen worden sind. Es sind dies folgende Aufgaben: Prüfung der Gebühren, welche für die Benützung der Flugplätze erhoben werden; Prüfung der Klagen eines Vertragsstaates gegen einen anderen Vertragsstaat bezüglich einer Massnahme, welche als ungerecht empfunden, oder in nachteiliger Weise aus der einen oder andern Vereinbarung zur Anwendung gebracht wird und Vornahme von Zwangsmassnahmen gegen den fehlbaren Staat. Beilegung der Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten bezüglich der Auslegung oder der Anwendung dieser beiden Vereinbarungen.

Die Staaten, welche an der einen oder anderen Vereinbarung nicht beteiligt sind, dürfen über Fragen, welche sich auf sie beziehen, nicht abstimmen.

3. Teil.

Internationaler Lufttransport.

XIV. Kapitel.

Auskünfte und Berichte.

Art. 67 verpflichtet die Vertragsstaaten, von ihren Unternehmungen des internationalen Lufttransportes zu verlangen, dass sie dem Rat Berichte über ihren Verkehr, ihre Selbstkosten und ihre finanzielle Lage einreichen, aus welcher Höhe und Herkunft ihrer Einnahmen ersichtlich sind.

Man hofft, mit dieser Kontrolle durch den Rat «die wirtschaftliche Verschwendung zu verhüten, welche durch eine übermässige Konkurrenzierung hervorgerufen werden könnte.»

XV. Kapitel.

Flugplätze und andere Einrichtungen der Luftfahrt.

Art. 68 gibt jedem Vertragsstaat das Recht, internationale Luftstrassen zu bezeichnen und die zu benützenden Flugplätze zu bestimmen (Paris Art. 15, Abs. 1 und 3).

Art. 69 bis 76 enthalten ganz neuartige Grundsätze. Sie geben der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation das Recht, von einem Vertragsstaat die Verbesserung seiner Bodenorganisation und seines Flugsicherungsdienstes zu verlangen. Wenn der Staat nicht in der Lage ist diese Ausgaben zu tragen, kann sie die Organisation mit seinem Einverständnis zu Lasten des Rates nehmen. Der Rat kann sogar von sich aus Flugplätze in Betrieb setzen lassen, welche er im Gebiet des Vertragsstaates geschaffen hat, sowie die von ihm organisierten radiotelegraphischen und meteorologischen Dienste. Die andern Vertragsstaaten, deren Lufttransportunternehmungen die vom Rate geschaffenen Einrichtungen benützen, können einen Teil der Aufwendungen, welche für die Benützung durch ihre Unternehmungen aufgebracht werden müssen, zu deren Lasten nehmen. Der Vertragsstaat kann die Einrichtungen jederzeit für einen Preis zurückkaufen, der in einer gemeinsamen Vereinbarung mit dem Rate abgemacht wird. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, so wird der Preis durch die Versammlung der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation bestimmt.

Das Eigenartige dieser Verfügungen besteht in folgendem: Um die Sicherheit der internationalen Lufttransporte zu gewährleisten kann an Stelle eines Staates, welcher keine Mittel hat um die unerlässlichen Ausgaben zur Schaffung der notwendigen Bodenorganisation und Flugsicherung zu bestreiten, die internationale Organisation diese Aufgabe übernehmen, welche indessen nur mit Zustimmung des be-

teiligten Vertragsstaates vorgehen kann. Die Rechte des letzteren sind demnach gewahrt. Gegen einen Staat, welcher sich dem Ansuchen des Rates um Folgegebung widersetzt, entweder selbst die erforderlichen Einrichtungen zu schaffen, oder deren Schaffung dem Rate zu überlassen, können keine Zwangsmassnahmen ergriffen werden.

XVI. Kapitel.

Gemeinsamer und Poolbetrieb von Luftlinien.

Art. 77 bewilligt den gemeinsamen Betrieb von Luftlinien durch nationale Unternehmungen von Vertragsstaaten mit der Bedingung, dass die Verfügungen des Abkommens eingehalten werden und der Rat davon orientiert wird (Paris Art. 5).

Art. 78 ermächtigt den Rat, den Vertragsstaaten zu empfehlen, gemeinsame Unternehmungen zu bilden, um bestimmte Luftlinien zu befliegen.

Art. 79 erlaubt einem Vertragsstaat, selbst am gemeinsamen Betrieb von Luftverkehrslinien teilzunehmen.

4. Teil.

Schlussverfügungen.

XVII. Kapitel.

Andere Vereinbarungen und Abreden über die Luftfahrt.

Art. 80 verpflichtet jeden Vertragsstaat auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Abkommens, das Pariser Abkommen vom 13. Oktober 1919, an welchem die Schweiz beteiligt ist, oder jenes von Havanna vom 20. Februar 1928, an welchem ausschliesslich gewisse Staaten von Nord- und Südamerika beteiligt waren, zu kündigen.

Die Staaten, welche am Pariser Abkommen vom 13. Oktober 1919 beteiligt sind, haben anlässlich der im August 1945 in London abgehaltenen Sitzung der «Commission internationale de navigation aérienne» eine Kündigungsformel dieses Abkommens genehmigt, um zu verhüten, dass ein Staat vor der Inkraftsetzung des Abkommens von Chicago aufhört, Vertragspartei des Abkommens von 1919 zu sein.

Die am Pariser Abkommen beteiligten Staaten sind sich in der Tat einig, dass dieses durch das Abkommen von Chicago ersetzt werden soll. Dies geht daraus hervor, dass sie den Generalsekretär der CINA ermächtigt haben, die Funktionen des Generalsekretärs der PICAO (provisorische Organisation der internationalen Zivilluftfahrt) zu übernehmen.

Es ist nur natürlich, dass ein einziges Abkommen und ein einziges internationales Institut die internationale Luftfahrt regeln, wenn

man die Vereinheitlichung des öffentlichen internationalen Luftrechtes erreichen will.

Art. 81 bestimmt, dass die geltenden Vereinbarungen über die Luftfahrt im Moment des Inkrafttretens des Abkommens beim Rat hinterlegt werden sollen.

Art. 82 sieht vor, dass jeder Vertragsstaat, welcher Vereinbarungen über die Luftfahrt abgeschlossen hat, deren Bestimmungen mit denjenigen des vorliegenden Abkommens nicht vereinbart sind, diese so bald als möglich kündigen soll. Diese Vorschrift ist einleuchtend, da man ja das öffentliche internationale Luftrecht vereinheitlichen will.

Art. 83 bewilligt den Abschluss von Vereinbarungen über die Luftfahrt durch die Vertragsstaaten, mit der Bedingung, dass deren Bestimmungen mit denjenigen des vorliegenden Abkommens vereinbar sind und dass sie beim Rat hinterlegt werden (Paris Art. 5).

XVIII. Kapitel.

Streitigkeiten und Verstösse in bezug auf die eingegangenen Verpflichtungen.

Art. 84 beauftragt den Rat mit der Beurteilung der Streitigkeiten, welche unter den Vertragsstaaten hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung des Abkommens entstehen könnten. Die Entscheidung des Rates kann Gegenstand einer Berufung an ein ad hoc gebildetes Schiedsgericht, oder an den ständigen internationalen Gerichtshof sein (Paris Art. 37, Abs. 1).

Art. 85 regelt das schiedsgerichtliche Verfahren (Paris Art. 37, Abs. 2).

Art. 86 sieht vor, dass man gegen die Entscheidungen des Rates beim ständigen internationalen Gerichtshof oder bei einem Schiedsgericht Berufung einlegen kann.

Art. 87 verbietet allen Vertragsstaaten den Überflug ihres Gebietes der Lufttransportunternehmung eines andern Vertragsstaates zu gestatten, wenn der Rat rechtskräftig festgestellt hat, dass sich diese Unternehmung einer in souveräner Weise erlassenen Verfügung durch die im Abkommen vorgesehene Instanz nicht gefügt hat.

Art. 88 sieht als Sanktion gegenüber einem fehlbaren Staat, gemäss den Verfügungen dieses Kapitels, die Suspendierung seines Stimmrechtes in der Versammlung und im Rat vor.

XIX. Kapitel.

Krieg.

Art. 89 besagt, dass im Falle des Krieges oder einer nationalen Krise die Handlungsfreiheit der Vertragsstaaten durch die Verfügungen des vorliegenden Abkommens nicht beeinträchtigt werden (Paris Art. 38).

XX. Kapitel.

Anhänge.

Art. 90 regelt die Aufnahme technischer Anhänge zum Abkommen sowie deren Verbesserungen (Paris Art. 39).
Diese Anhänge sind, im Unterschied zu denjenigen des Pariser Abkommens, für die Staaten nicht obligatorisch. Es sind nur «internationale Normen und Empfehlungen» (Art. 37—40 des IV. Kapitels des Abkommens).

XXI. Kapitel.

Ratifikationen, Beitritte, Verbesserungen und Kündigungen.

Art. 91 setzt die Anzahl der erforderlichen Ratifikationen oder Beitritte für das Inkrafttreten des Abkommens auf 26 fest.

Art. 92 erlaubt den Staaten, welche das Abkommen nicht unterzeichnet haben, ihm beizutreten. Darunter ist der Beitritt von Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen und deren Verbündeten zu verstehen, sowie der Beitritt von im letzten Weltkrieg neutral gebliebenen Staaten.

Art. 93 handelt von der Zulassung anderer Staaten, als derjenigen, welche im Art. 92 genannt werden, d. h. von den Feindstaaten der Vereinten Nationen oder deren Verbündeten im letzten Weltkrieg.
Die Bedingungen für deren Zulassung sind sehr streng. Man hatte ursprünglich vorgesehen, dass die Feindstaaten am Abkommen nicht beteiligt sein könnten. Weil es aber unwahrscheinlich ist, dass sie für immer von der internationalen Luftfahrt ausgeschlossen sein sollen, hat man für sie besondere Zulassungsbedingungen geschaffen, nämlich: Zustimmung der internationalen Organisation zur Erhaltung des Friedens (neue Völkerbundsvereinigung) zu ihrem Eintritt; Zustimmung der Versammlung mit einem Stimmenmehr von $^4/_5$ und unter Vorbehalt der Einhaltung der besonderen Bedingungen, welche die Versammlung aufstellen kann und schlussendlich mit Beistimmung aller Staaten, welche im letzten Weltkrieg durch den Staat, der seine Kandidatur für die Zulassung einreicht, überfallen oder angegriffen worden sind. Diese letzte Bedingung wurde anlässlich der Konferenz von Chicago aufgestellt, als Folge einer nachdrücklichen Intervention von seiten Griechenlands.

Art. 94 schafft die Verfahrensvorschriften und stellt die zur Verbesserung des Abkommens notwendige Mehrheit fest.

Art. 95 handelt von der Kündigung des Abkommens, welche ein Jahr nach Erhalt ihrer Anzeige wirksam wird.
Wir haben es also mit einem Abkommen zu tun, welches auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde, das aber jederzeit unter Einhaltung einer einjährigen Voranzeige gekündigt werden kann. Es untersteht deshalb

nicht dem Referendum. Anders würde es sich verhalten, wenn die Kündigung nur nach einer Periode von 15 Jahren erfolgen könnte (vgl. Burkhardt, Kommentar zur Bundesverfassung, 3. Auflage, Seite 713).

XXII. Kapitel.

Erläuterungen.

Art. 96 erläutert gewisse Ausdrücke, welche im Abkommen zur Anwendung gelangen.

Zusammengefasst gibt das Abkommen von Chicago die Grundsätze wieder, welche schon im Pariser Abkommen enthalten waren (Art. 1—3, 5—12, 15—25, 27—37, 68, 77, 83—85, 89, 90), womit das gegenwärtig geltende Recht bestätigt wird.

Die andern Artikel des Abkommens sind neu und enthalten keine Grundsätze, welche gegenwärtig in Kraft wären. Wir sehen aber aus ihrer summarischen Aufzählung, dass diese Vorschriften, weil vernünftig, für uns durchaus annehmbar sind. Es sind dies: Art. 4: Missbräuche in der Zivilluftfahrt, 13 Reglement über Zulassung und Abfertigung, 14 sanitarische Massnahmen, 28 Untersuchungen über Unfälle, 38 Abweichung von internationalen Normen, 39 Eintragung der Ausweise, 40 Gültigkeit der eingetragenen Ausweise, 41 Anerkennung der Gültigkeitserfordernisse, 42 Anerkennung der vom Personal existierenden Qualifikationen, 43—47 Schaffung der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation, 48 und 49 Organisation der Versammlung, 50—55 Organisation des Rates, 56 und 57 Organisation der Luftfahrtskommission, 58—60 Organisation des Personals, 61—63 Finanzen der Organisation, 64—66 andere internationale Abreden, 67 Auskünfte und Berichte, 69—76 die von der Organisation geschaffenen Einrichtungen der Luftfahrt, 78 Aufgabenbereich des Rates, 79 Beteiligung an gemeinsamen Unternehmungen, 80—82 andere luftrechtliche Vereinbarungen und Abreden, 86 Berufung, 87 Sanktionen gegenüber einer Unternehmung, 88 Sanktionen gegenüber einem Staat, 91 bis 95 Ratifikation, Beitritt, Abänderung und Kündigung, 96 Erläuterungen.

III.

Wie wir es in der Botschaft darlegten, als wir Ihnen empfahlen, den geplanten Beschluss betreffend den Beitritt der Schweiz zum Abkommen über die Regelung der internationalen Zivilluftfahrt, d. h. die Revision vom 13. Oktober 1919 anzunehmen, ist die Luftfahrt von internationaler Bedeutung. Infolge der in der Flugzeugkonstruktion und in den Navigationsmethoden während des Krieges verwirklichten Fortschritten, ist die Luftfahrt interkontinental geworden. Deshalb soll sie auch durch ein internationales Recht normiert werden, welchem sich nicht nur die europäischen, sondern die Staaten der ganzen Welt unterstellen sollten, wenn man «jede Uneinigkeit vermeiden und zwischen den Nationen und den Völkern jene Zusammenarbeit entwickeln will, von welcher der allgemeine Frieden abhängt», und wenn man will, dass

«sich die internationale Zivilluftfahrt in sicherer und geordneter Weise entwickeln kann, und dass die internationalen Lufttransportunternehmungen auf der Basis gleicher Möglichkeiten für alle eingerichtet und in gesunder wirtschaftlicher Weise betrieben werden können.»

Vor dem Krieg war die Schweiz am internationalen Luftverkehrsnetz beteiligt. Sie beabsichtigt, diese Beteiligung in Zukunft fortzusetzen und sie sogar auf das interkontinentale Luftverkehrsnetz auszudehnen.

Wir können uns darauf beschränken, die Argumente zu wiederholen, welche wir zugunsten des Beitritts der Schweiz zum Pariser Abkommen angeführt haben: Die Ratifikation des Abkommens von Chicago würde den Schweizerfliegern erlauben, das Gebiet aller Vertragsstaaten zu überfliegen und dort zu landen, ohne vorgängig eine Bewilligung einzuholen. Die Schweiz hätte den Vorteil eines Mitspracherechtes bei allen Verbesserungen, welche man in bezug auf das Abkommen vornehmen wird, sowie bei den beigefügten Reglementen. Sie könnte im weiteren Abänderungsvorschläge machen und würde damit zur Entwicklung des Luftrechtes und besonders der Luftfahrt beitragen, in deren Zukunft sie Vertrauen hat.

Das Abkommen von Chicago hat gegenüber demjenigen von Paris einen grossen Vorzug: Die Staaten von Nord- und Südamerika, besonders die Vereinigten Staaten von Amerika, welche heute an der Spitze der Lufttransportentwicklung stehen, sind daran beteiligt, sowie auch alle vom Standpunkt der Luftfahrt aus wichtigsten Staaten der übrigen Erdteile. Das Abkommen wird einen universellen Charakter aufweisen, wie er leider dem Pariser Abkommen fehlte.

IV.

Wir dürfen nicht verheimlichen, dass die finanziellen Konsequenzen unserer Ratifikation des Abkommens von Chicago höher gestellt sind, als diejenigen, welche aus unserem Beitritt zum Pariser Abkommen resultierten.

Das Budget 1945/46 der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation sieht Ausgaben im Betrag von total 997 180 kanadischen $ vor. Am 17. September 1945 waren 36 Staaten an dieser provisorischen Organisation beteiligt. Eine Abstufung der Beiträge, welche an die Spesen der provisorischen Organisation zu bezahlen sind, wurde durch den Rat aufgestellt. Es gibt 7 Kategorien von Staaten: Die erste bezahlt eine Einheit = 3972 kanadische $, die zweite drei Einheiten = 11 916 $, die dritte 5 Einheiten = 19 860 $, die vierte 8 Einheiten = 31 776 $, die fünfte 10 Einheiten = 39 720 $, die sechste 15 Einheiten = 59 580 $, die siebente 30 Einheiten = 119 160 $. Die Schweiz wurde in die vierte Klasse eingereiht, was ihrer Bedeutung im Luftverkehr gut entspricht.

Hervorgehoben sei, dass das Budget Ausgaben für die ersten Einrichtungen enthält, die sich nicht wiederholen, und dass gegenwärtig nur 36 Staaten an dieser provisorischen Organisation beteiligt sind.

Es ist zu hoffen, dass die Zahl der Staaten, welche an der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation beteiligt sein werden, bedeutend grösser sein wird,

haben doch 54 Staaten der Konferenz von Chicago beigewohnt. Man kann sich also darauf gefasst machen, dass der Beitrag, den die Schweiz jährlich an die Spesen dieser Organisation zu leisten haben wird, sich künftig auf eine veränderliche Summe zwischen 30 000 und 40 000 kanadischen $ beziffern wird, also zwischen 125 000 und 170 000 Schweizer Franken.

Wenn dieser Beitrag höher zu stehen kommt als jener, welchen die Schweiz für die Funktionen der «Commission internationale de navigation aérienne» (CINA), welche durch das Pariser Abkommen geschaffen wurde, zu leisten hatte und sich normalerweise auf 90 000 französische Franken belief, so wird dieser Umstand durch folgende Tatsachen gerechtfertigt:

Die durch das Abkommen von Chicago vorgesehene Organisation wird viel vollkommener sein, als diejenige des Pariser Abkommens. Ihr Sekretariat wird eine wesentliche Anzahl Spezialisten aller Zweige, die für die internationale Luftfahrt interessant sind, umfassen, nämlich: Radiotelegraphie, Instruktion des fliegenden Personals, Flugplatzbau, Meteorologie, geographische Karten, Wirtschaftlichkeit des Transportwesens, Statistik, Luftrecht. Dieses Sekretariat wird selbständig Studien machen und Projekte neuer Reglemente ausarbeiten. Es soll die Initiative ergreifen, während sie unter der Herrschaft des Pariser Abkommens von den Mitgliedstaaten ausging.

Die Organisation wird, so wie sie vorgesehen ist, fähig sein, durch ihre ständigen Organe den Vertragsstaaten behilflich zu sein und die Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt in allen Zweigen zu begünstigen.

Dank ihrer vollkommenen Zusammensetzung wird sie sicherlich viel beträchtlichere Dienste leisten, als es die internationale Luftfahrtskommission (CINA) tun konnte.

Im weiteren muss die Organisation, welche sich auf die ganze Welt erstreckt, während die CINA sich im wesentlichen aus europäischen Staaten gruppierte, gezwungenermassen eine grössere Anzahl Beamter aufweisen.

Einmal mehr können wir nur wiederholen, was wir in unserer Botschaft betreffend unseren Beitritt zum Pariser Abkommen gesagt haben: «Wir halten dafür, dass diese Ausgaben in reichlichem Mass kompensiert werden, durch den Gewinn, den die Schweiz daraus ziehen wird, Vertragspartei zu sein. Dies wird ihr erlauben, in der internationalen Luftfahrt den Platz einzunehmen, der ihr mit Recht gebührt.»

Wir empfehlen Ihnen, den beigefügten Beschlussentwurf anzunehmen, und nehmen die Gelegenheit wahr, um Sie, Herr Präsident und sehr geehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 27. September 1946.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Kobelt.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Ratifikation des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 durch die Schweiz.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 27. September 1946,

beschliesst:

Einziger Artikel.

Der Bundesrat wird ermächtigt, das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 zu ratifizieren.

Übersetzung.

Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt.

Einleitung.

In Erwägung, dass die Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt in hohem Masse dazu beitragen kann, Freundschaft und Verständnis zwischen den Staaten und Völkern zu schaffen und zu erhalten, während jeder Missbrauch zu einer Gefahr für die allgemeine Sicherheit werden kann und in Erwägung, dass es wünschenswert ist, jede Uneinigkeit zu vermeiden und unter den Staaten und Völkern jene Zusammenarbeit zu fördern, von der der allgemeine Frieden abhängt, haben sich die, das vorliegende Abkommen unterzeichnenden Regierungen über gewisse Grundsätze und Abmachungen geeinigt, damit sich die internationale Zivilluftfahrt in sicherer und geordneter Weise entwickeln kann und damit die internationalen Luftverkehrslinien auf der Basis gleicher Möglichkeiten für alle errichtet und in wirtschaftlicher und gesunder Weise betrieben werden können.

Sie haben zu diesem Zwecke das vorliegende Abkommen abgeschlossen.

1. Teil.

Luftfahrt.

I. Kapitel.

Allgemeine Grundsätze und Geltungsbereich des Abkommens.

Artikel 1.

Souveränität.

Die Vertragsstaaten anerkennen, dass jeder Staat im Luftraum über seinem Gebiet die vollkommene und ausschliessliche Souveränität besitzt.

Artikel 2.

Gebiet.

Für die Anwendung des vorliegenden Abkommens gelten als Gebiet eines Staates die Landgebiete und die angrenzenden Küstengewässer, welche der Souveränität, der Oberhoheit, dem Protektorat oder der Mandatsgewalt des betreffenden Staates unterstellt sind.

Artikel 3.

Private und staatliche Luftfahrzeuge.

a. Das vorliegende Abkommen findet ausschliesslich auf private Luftfahrzeuge Anwendung. Auf staatliche Luftfahrzeuge ist es nicht anwendbar.

b. Die Militär-, Zoll- und Polizeiluftfahrzeuge gelten als staatliche Luftfahrzeuge.

c. Ein staatliches Luftfahrzeug eines Vertragsstaates darf das Gebiet eines andern Staates nur überfliegen oder dort landen, wenn es die Ermächtigung durch eine besondere Vereinbarung oder auf andere Weise erhalten hat und nur nach Massgabe der hiefür festgesetzten Bedingungen.

d. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, beim Erlass von Reglementen, welche auf ihre staatlichen Luftfahrzeuge anwendbar sind, auf die Sicherheit des Verkehrs der Privatluftfahrzeuge Rücksicht zu nehmen.

Artikel 4.

Missbrauch der Zivilluftfahrt.

Jeder Vertragsstaat ist damit einverstanden, die Zivilluftfahrt nicht zu Zwecken zu benutzen, die mit den Zielen dieses Abkommens unvereinbar sind.

II. Kapitel.

Überfliegen des Gebietes von Vertragsstaaten.

Artikel 5.

Freiheit des Überflugs.

Jeder Vertragsstaat erklärt sich einverstanden, dass alle Luftfahrzeuge der andern Vertragsstaaten, welche nicht für den regelmässigen internationalen Luftverkehr bestimmt sind, das Recht haben, sein Gebiet zu überfliegen, sei es zur Einreise oder um es zu durchqueren und nichtkommerzielle Landungen vorzunehmen, ohne vorgängig eine Ermächtigung einholen zu müssen. Bedingung ist, dass die Bestimmungen des vorliegenden Abkommens beobachtet werden; dem zu überfliegenden Staat bleibt das Recht vorbehalten, eine Landung zu verlangen. Ausserdem behält jeder Vertragsstaat das Recht, aus Gründen der Flugsicherung zu verlangen, dass die Luftfahrzeuge, welche unzugängliche Gebiete oder solche ohne genügende Flugsicherung überfliegen, vorgeschriebenen Flugrouten folgen, oder einer Spezialbewilligung bedürfen. Wenn besagte Luftfahrzeuge ausserhalb der regelmässigen internationalen Luftverkehrslinien zur entgeltlichen Beförderung von Personen-, Waren- oder Kurriersendungen verwendet werden, haben sie das Recht, ebenfalls Passagiere, Waren oder Kurriersendungen aufzunehmen, ohne den Bestimmungen des Artikels 7 zuwider zu handeln, vorbehältlich der Rechte des Staates, in welchem das Ein- oder Ausladen erfolgt, jene Vorschriften, Bedingungen oder Einschränkungen aufzustellen, welche er als nützlich erachtet.

Artikel 6.

Keine regelmässige internationale Luftverkehrslinie darf das Gebiet eines Vertragsstaates überqueren oder es bedienen, wenn die Unternehmung nicht über eine spezielle Bewilligung oder eine andere Ermächtigung des besagten Staates verfügt und sich gemäss den in der Bewilligung oder der Ermächtigung gesetzten Grenzen verhält. Regelmässige Luftverkehrslinien.

Artikel 7.

Jeder Vertragsstaat hat das Recht, den Luftfahrzeugen eines andern Vertragsstaates die Bewilligung zu verweigern, von seinem Gebiet aus Passagiere, Kuriersendungen oder Waren an einen andern Punkt seines Hoheitsgebietes zu befördern. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, keine Abmachungen zu treffen, welche auf der Basis der Ausschliesslichkeit alle Vorrechte dieser Art ausdrücklich einem andern Staat oder der Lufttransportunternehmung eines andern Staates bewilligen würde, und sich ein derartiges Vorrecht auch nicht durch einen andern Staat verleihen zu lassen. Kabotage.

Artikel 8.

Kein Luftfahrzeug, welches befähigt ist, unbemannt gesteuert zu werden, darf ohne Pilot das Gebiet eines Vertragsstaates überfliegen, ausser wenn eine besondere Ermächtigung dieses Staates vorliegt und nur gemäss den Bestimmungen dieser Ermächtigung. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, die notwendigen Massnahmen zu treffen, damit der unbemannte Flug eines derartigen Luftfahrzeuges in Gebieten, welche für Zivilluftfahrzeuge offen sind, in der Weise beaufsichtigt wird, dass jede Gefahr für die Zivilluftfahrzeuge vermieden wird. Unbemannte Luftfahrzeuge.

Artikel 9.

a. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, aus militärischen Gründen oder im Interesse der öffentlichen Sicherheit, den Luftfahrzeugen der anderen Staaten den Überflug gewisser Gebiete einheitlich zu untersagen oder daran einschränkende Bestimmungen zu knüpfen, vorausgesetzt, dass hinsichtlich der eigenen Luftfahrzeuge, welche auf internationalen regelmässigen Luftlinien eingesetzt sind und jenen der anderen Vertragsstaaten, welche den gleichen Dienst versehen, kein Unterschied gemacht wird. Diese verbotenen Zonen sollen sich in vernünftigen Grenzen halten und so gelegen sein, dass sie die Luftfahrt nicht unnötigerweise behindern. Die Grenzen der verbotenen Zonen, welche auf dem Gebiet eines Vertragsstaates gelegen sind, sowie alle Veränderungen, welche später hinzutreten Verbotene Zonen.

können, sollen den andern Vertragsstaaten sowie der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation so bald wie möglich mitgeteilt werden.

b. Jeder Vertragsstaat behält sich im weiteren das Recht vor, bei Ausnahmezuständen oder während der Zeit einer nationalen Krise und endlich im Interesse der öffentlichen Sicherheit, den Überflug seines ganzen Gebietes oder eines Teils davon mit sofortiger Wirkung einzuschränken oder zu verbieten, unter der Bedingung, dass die Beschränkung oder das Verbot ohne Rücksicht der Nationalität auf die Luftfahrzeuge aller andern Staaten angewendet wird.

c. Jeder Vertragsstaat kann unter Bedingungen, in deren Festlegung er frei ist, jedes Luftfahrzeug, welches in die unter *a* und *b* erwähnten Zonen eindringt, verpflichten, so bald wie möglich auf einem vorbestimmten, im Innern des Landes gelegenen Flugplatz zu landen.

Artikel 10.

Landung auf einem Zollflugplatz.

Abgesehen von den Fällen, in welchen ein Luftfahrzeug gemäss den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens oder infolge besonderer Ermächtigung das Gebiet eines Vertragsstaates überfliegen kann, ohne dort zu landen, muss jedes Luftfahrzeug, welches in das Gebiet eines Vertragsstaates eindringt, sofern die Vorschriften dieses Staates es erfordern, auf einem von diesem Staat zu bezeichnenden Flugplatz zwecks Zoll- und anderer Inspektionen landen. Jedes Luftfahrzeug, welches das Gebiet eines Vertragsstaates verlässt, muss von einem auf gleiche Weise bezeichneten Zollflugplatz starten. Die besonderen Merkmale aller Flugplätze, welche als Zollflugplätze bezeichnet werden, sollen von jedem Staat veröffentlicht und der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation übermittelt werden, welche im zweiten Teil des vorliegenden Abkommens behandelt ist, damit sie diese Merkmale allen andern Vertragsstaaten anzeigen kann.

Artikel 11.

Anwendbarkeit der Luftverkehrsvorschriften.

Vorbehältlich der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens sind die Gesetze und Reglemente eines Vertragsstaates, betreffend die Zulassung der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge in sein Gebiet, oder die Ausreise aus seinem Gebiet, oder den Betrieb und den Verkehr der erwähnten Luftfahrzeuge während ihres Aufenthaltes in seinem Gebiet, auf die Luftfahrzeuge aller Staaten anzuwenden, ohne Unterschied ihrer Nationalität; die erwähnten Luftfahrzeuge haben sich ihnen beim Einflug wie beim Ausflug sowie während ihres Aufenthaltes innerhalb des Gebietes dieses Staates zu unterziehen.

Artikel 12.

Luftverkehrsvorschriften.

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, die erforderlichen Massnahmen zu treffen, damit alle Luftfahrzeuge, welche sein Gebiet überfliegen oder in seinem Gebiet verkehren, sowie diejenigen, welche seine Nationalitätsbezeichnung tragen, wo immer sie sich auch befinden mögen, die in diesem Gebiet anwendbaren Flug- und Luftverkehrsvorschriften beachten. Desgleichen verpflichtet er sich, seine Reglemente soweit als möglich denjenigen anzupassen, welche mit der Zeit in Anwendung des vorliegenden Abkommens aufgestellt werden. Auf offenem Meer gelten die Vorschriften, welche in Anwendung des vorliegenden Abkommens aufgestellt werden. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, alle Personen zur Verantwortung zu ziehen, welche die anwendbaren Vorschriften missachten.

Artikel 13.

Einreise und Abfertigungsvorschriften.

Die Gesetze und Verordnungen eines Vertragsstaates, welche den Ein- und Austritt von Fluggästen, Besatzungen oder Waren in Luftfahrzeugen in sein Gebiet betreffen, wie die Vorschriften über Eintritt, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, müssen durch oder in bezug auf diese Fluggäste, Besatzungen oder Waren beim Einflug in das Gebiet eines Staates, beim Wegflug aus demselben und während des Aufenthaltes darin befolgt werden.

Artikel 14.

Sanitäre Massnahmen.

Die Vertragsstaaten sind übereingekommen, wirksame Massnahmen zu treffen, um der Verbreitung der Cholera, des Typhus (ansteckend), der Pocken, des gelben Fiebers und der Pest, sowie aller anderen ansteckenden Krankheiten, deren Bezeichnung die Vertragsstaaten gegebenenfalls für zweckmässig erachten, durch die Luftfahrt, zuvorzukommen. Zu diesem Zweck halten sich die Vertragsstaaten in enger Verbindung mit den Organen, welche mit der Ausarbeitung internationaler Reglemente bezüglich der auf Luftfahrzeuge anwendbaren sanitären Massnahmen beauftragt sind. Diese Beratungen berühren die Anwendung eines in Kraft stehenden internationalen sanitären Abkommens, an welchem die Vertragsstaaten beteiligt sein können, in keiner Weise.

Artikel 15.

Flugplatzgebühren und ähnliche Abgaben.

Alle Flugplätze eines Vertragsstaates, welche dem öffentlichen Verkehr nationaler Luftfahrzeuge offen stehen, sollen vorbehältlich der Bestimmungen des Artikels 68, zu den gleichen Bedingungen den Luftfahrzeugen aller anderen Vertragsstaaten offen stehen. Gleiche einheitliche Bedingungen sollen für die Luftfahrzeuge aller Vertragsstaaten

bei der Benützung aller anderen Einrichtungen, welche den Luftverkehr erleichtern, angewendet werden, einschliesslich der Radio- und Wetterdienste, welche der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, um den Luftverkehr zu erleichtern und zu seiner Sicherheit beizutragen.

Alle Angaben, welche von einem Vertragsstaat für die Benützung der genannten Flugplätze und Einrichtungen, von den Luftfahrzeugen aller anderen Vertragsstaaten erhoben oder gutgeheissen werden, dürfen folgende Grenze nicht überschreiten:

a. Für Luftfahrzeuge, welche nicht im regelmässigen internationalen Verkehr verwendet werden, die Gebühren, welche von den eigenen Luftfahrzeugen der gleichen Klasse, die für den nämlichen Dienst verwendet werden, erhoben werden.

b. Für die im internationalen regelmässigen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge die Gebühren, welche von den eigenen Luftfahrzeugen, die in gleichen internationalen Luftverkehrsdiensten Verwendung finden, erhoben werden.

Einzelheiten über alle diese Abgaben sollen veröffentlicht und der internationalen Zivilluftfahrtskommission mitgeteilt werden, wobei es sich versteht, dass diese Gebühren für Flugplatzbenützung und andere Einrichtungen auf Einrede eines interessierten Vertragsstaates hin Gegenstand einer Prüfung durch den Rat bilden werden, welcher einen Bericht abfasst und dem oder den interessierten Staaten dahingehende Empfehlungen unterbreitet. Keine Abgabe, Taxe oder andere Gebühr, welche sich ausschliesslich auf das Recht des Transits, der Einreise oder Ausreise in bezug auf sein Gebiet bezieht, darf von einem Vertragsstaat erhoben werden, weder von den Luftfahrzeugen eines anderen Vertragsstaates noch von den Personen, welche sich an Bord besagter Luftfahrzeuge befinden.

Artikel 16.

Inspektion der Luftfahrzeuge.

Die zuständigen Behörden jedes Vertragsstaates haben das Recht, die Luftfahrzeuge der anderen Vertragsstaaten sowie die Ausweise und die andern im vorliegenden Abkommen beschriebenen Dokumente nach der Landung und vor dem Wegflug ohne unvernünftige Verzögerung zu inspizieren.

III. Kapitel.

Nationalität der Luftfahrzeuge.

Artikel 17.

Nationalität der Luftfahrzeuge.

Die Luftfahrzeuge besitzen die Nationalität des Staates, in dessen Register sie immatrikuliert sind.

Artikel 18.

Ein Luftfahrzeug kann nicht in rechtsgültiger Weise in mehreren Staaten immatrikuliert sein; aber seine Immatrikulation kann von einem Staat auf einen andern übertragen werden. Mehrfache Immatrikulation.

Artikel 19.

Die Immatrikulation eines Luftfahrzeuges und die Übertragung der Immatrikulation innerhalb aller Vertragsstaaten erfolgt nach den Gesetzen und Reglementen des betreffenden Staates. Nationale Gesetze betreffend die Immatrikulation.

Artikel 20.

Jedes im internationalen Luftverkehr eingesetzte Luftfahrzeug hat die ihm eigenen Nationalitäts- und Immatrikulationsbezeichnungen zu tragen. Nationalitätsbezeichnungen.

Artikel 21.

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, auf Anfrage hin, an alle anderen Vertragsstaaten oder an die internationale Zivilluftfahrtsorganisation alle gewünschten Auskünfte betreffend die Immatrikulation und den Besitz aller in diesem Staat immatrikulierten Luftfahrzeuge zu erteilen. Ausserdem übermittelt jeder Vertragsstaat der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation gemäss den Verfügungen, welche diese vorschreiben kann, Berichte, worin alle zweckdienlichen Auskünfte über Personen enthalten sind, die den Besitz und die Verfügungsgewalt über Luftfahrzeuge haben, welche in diesem Staat immatrikuliert sind und normalerweise im internationalen Luftverkehr verwendet werden. Die Auskünfte, welche die internationale Zivilluftfahrtsorganisation auf diese Weise erlangt hat, werden den andern Vertragsstaaten auf Verlangen zur Verfügung gestellt. Verzeichnis der Immatrikulationen.

IV. Kapitel.

Massnahmen zur Erleichterung der Luftfahrt.

Artikel 22.

Die Vertragsstaaten kommen überein, durch den Erlass von besonderen Reglementen oder auf andere Weise alle zweckdienlichen Massnahmen zu treffen, um den Luftverkehr zwischen den Gebieten der Vertragsstaaten zu erleichtern und zu beschleunigen und unnötige Verspätungen für Luftfahrzeuge, Besatzungen, Fluggäste und Fracht auszuschliessen, besonders was die Anwendung der Gesetze bezüglich Einreise, Quarantäne, Zoll und Abfertigungsformalitäten betrifft. Vereinfachung der Formalitäten.

Artikel 23.

Zoll und Einreise.

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, im Rahmen des Möglichen die für die internationale Luftfahrt anwendbaren Zoll- und Einreisebestimmungen in Übereinstimmung mit den Verfahrensvorschriften zu erlassen, welche in Anwendung des vorliegenden Abkommens von Zeit zu Zeit festgesetzt oder empfohlen werden können. Nichts darf im vorliegenden Abkommen so ausgelegt werden, dass es sich der Einrichtung freier Flugplätze widersetzen würde.

Artikel 24.

Befreiung von Zollgebühren.

a. Ein Luftfahrzeug, welches in das Gebiet eines anderen Vertragsstaates einfliegt, von dort kommt oder es durchquert, wird unter Vorbehalt der Zollreglemente dieses Staates vorübergehend von Abgaben befreit. Der Triebstoff, die Schmierstoffe, die Ersatzteile, die normale Ausrüstung und die Bordvorräte, welche sich im Luftfahrzeug befinden, das einem Vertragsstaat angehört, sind bei der Ankunft in einem anderen Vertragsstaat und beim Wegflug, wenn sie sich noch an Bord befinden, von Zollgebühren, Inspektionsunkosten und anderen Abgaben und Taxen dieser Art befreit, gleichgültig, ob es sich um nationale oder örtliche Gebühren handelt. Diese Befreiung ist nicht anwendbar für irgendwelche Gegenstände, die abgeladen werden, ausgenommen bei gegenteiligen Verfügungen der Zollreglemente dieses Staates, welche verlangen können, dass diese Gegenstände unter der Zollaufsicht eingelagert werden.

b. Die Ersatzteile und die Ausrüstung, welche in das Gebiet eines Vertragsstaates eingeführt werden um in einem Luftfahrzeug eines anderen Vertragsstaates, welches im internationalen Luftverkehr verwendet wird, montiert oder gebraucht zu werden, sind von Zollgebühren befreit, unter der Bedingung, dass sie den Reglementen des interessierten Staates unterstellt werden, welche bestimmen können, dass diese Gegenstände unter der Überwachung und der Kontrolle des Zolles aufbewahrt werden.

Artikel 25.

In Not befindliche Luftfahrzeuge.

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, den in seinem Gebiet in Not geratenen Luftfahrzeugen zu Hilfe zu kommen, soweit ihm dies möglich ist und den Besitzern oder den Behörden des Staates, in welchem das Luftfahrzeug immatrikuliert ist, unter der Kontrolle seiner eigenen Behörden zu gestatten, alle Massnahmen der Beihilfe zu treffen, welche durch die Umstände geboten sind. Jeder Vertragsstaat nimmt bei den Nachforschungen, welche er für vermisste Flugzeuge durchführt, gemäss den koordinierten Massnahmen teil, welche auf Grund des vorliegenden Abkommens von Zeit zu Zeit empfohlen werden können.

Artikel 26.

Untersuchungen über Unfälle.

Bei einem Unfall, der dem Luftfahrzeug eines Vertragsstaates im Gebiete eines anderen Vertragsstaates zugestossen ist, und einen Todesfall oder schwere Verletzungen zur Folge hat, oder auf das Vorliegen wichtiger technischer Mängel des Luftfahrzeuges oder der Luftverkehrseinrichtungen hinweist, eröffnet der Staat, in dessen Gebiet sich der Unfall ereignet hat, eine Untersuchung über die Umstände des Unfalles, indem er sich nach Massgabe, wie es ihm seine Gesetze erlauben, nach den Verfahrensvorschriften richtet, welche ihm durch die internationale Zivilluftfahrtsorganisation empfohlen werden können. Der Staat, in welchem das Luftfahrzeug immatrikuliert ist, ist befugt, Abgeordnete zu entsenden, welche an der Untersuchung teilnehmen können, und der die Untersuchung leitende Staat übermittelt ihm den Bericht und die Schlussfolgerungen.

Artikel 27.

Ausnahme von der Beschlagnahme bei Patentverletzung.

a. Jedes im internationalen Luftverkehr verwendete Luftfahrzeug, welches im normalen Verkehr in das Gebiet eines anderen Vertragsstaates einfliegt oder es unter den gleichen Voraussetzungen durchquert, sei es mit oder ohne Zwischenlandung, darf weder beschlagnahmt noch zurückbehalten werden, noch Gegenstand irgend welcher Betreibungen gegen den Besitzer oder denjenigen bilden, der es verwendet. Es darf auch keinen rechtlichen Massnahmen unterworfen sein, welche von seiten oder im Namen dieses Staates oder einer dort ansässigen Person unter dem Vorwand ergriffen würden, dass die Konstruktion, der Mechanismus, die Ersatzteile, die Zubehörteile oder der Betrieb des Luffahrzeuges Gegenstand einer Patentverletzung sei, eines Musters oder irgendeines Modells, welche in dem Staat hinterlegt sind, in dessen Gebiet das Luftfahrzeug eingedrungen ist. Dabei versteht es sich, dass der genannte Staat auf keinen Fall die Hinterlegung einer Kaution verlangen kann, welche im Zusammenhang zu der vorhergehenden Befreiung von der Beschlagnahme oder der Verwahrung steht.

b. Die Verfügungen unter lit. *a* dieses Artikels sind ebenfalls auf die Lagerung der Ersatz- und Zubehörteile der Luftfahrzeuge anwendbar, sowie auf das Recht, diese Ersatz- und Zubehörteile zu benützen oder zu montieren, zur Reparatur der Luftfahrzeuge eines Vertragsstaates auf dem Gebiet eines andern Vertragsstaates. Voraussetzung ist, dass alle so eingelagerten patentierten Ersatz- oder Zubehörteile nicht im Lande, in welches das Luftfahrzeug eingedrungen ist, verkauft oder verteilt oder im Handel von diesem Staat wieder exportiert werden.

c. Aus den Bestimmungen dieses Artikels werden nur die Mitgliedstaaten des vorliegenden Abkommens den Vorteil ziehen, welche am internationalen Abkommen für den Schutz des industriellen Besitzes

und dessen Ausführungsbestimmungen beteiligt sind, oder welche die Patentgesetze bekannt gemacht haben, durch die die Erfindungen anerkannt werden, die unter der Gerichtsbarkeit der anderen, am vorliegenden Abkommen beteiligten Staaten stehen und den Erfindungen einen entsprechenden Schutz gewähren.

Artikel 28.

Erleichterungen des Luftverkehrs und vereinheitlichte Einrichtungen.

Jeder Mitgliedstaat verpflichtet sich, im Rahmen des möglichen folgendes zu tun:

a. In seinem Gebiet Flugplätze, Radioverbindungsdienste, Wetterdienste und alle anderen Anlagen einzurichten, welche geeignet sind, die internationale Luftfahrt zu erleichtern, entsprechend den Normen und Reglementen, welche auf Grund des vorliegenden Abkommens von Zeit zu Zeit empfohlen oder erlassen werden.

b. Sich die, auf Grund des vorliegenden Abkommens von Zeit zu Zeit empfohlenen oder vorgeschriebenen einheitlichen, für Verbindungen, Verschlüsselungen, Immatrikulationsabzeichen, Signale, Beleuchtung und andere Betriebsmethoden und Reglemente einheitlich angepassten Verfahren zu eigen zu machen und anzuwenden.

c. Auf internationaler Basis zusammenzuarbeiten zwecks Sicherstellung der Publikation von Fliegerkarten und Navigationsunterlagen, welche im Einklang mit den Normen sind, die von Zeit zu Zeit auf Grund des vorliegenden Abkommens empfohlen oder bestimmt werden können.

V. Kapitel.

Die von den Luftfahrzeugen zu erfüllenden Bedingungen.

Artikel 29.

Borddokumente der Luftfahrzeuge.

Jedes Luftfahrzeug eines Vertragsstaates, welches in der internationalen Luftfahrt verwendet wird, muss, gemäss den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens, mit folgenden Dokumenten versehen sein:

a. mit seinem Immatrikulationsausweis;

b. mit seinem Lufttüchtigkeitsausweis;

c. dem für jedes Mitglied der Besatzung erforderlichen Erlaubnisschein;

d. dem Bordbuch;

e. sofern das Luftfahrzeug mit einer Funkapparatur ausgerüstet ist, mit der Bewilligung zum Betrieb der Bordfunkstation;

f. sofern es Fluggäste befördert, mit der Liste der Namen, sowie dem Ausgangspunkt und dem Bestimmungsort der Reise;

g. sofern es Waren befördert, einem Manifest mit eingehend dargelegten Erklärungen über die Ladung.

Artikel 30.

Funkapparaturen.

a. Die Luftfahrzeuge aller Vertragsstaaten dürfen, wenn sie das Gebiet eines anderen Vertragsstaates überfliegen, Funkapparaturen nur an Bord mitführen, wenn eine besondere Ermächtigung, welche die Einrichtung und den Gebrauch erlaubt, durch die zuständigen Behörden des Staates ausgestellt wurde, in dem das Luftfahrzeug immatrikuliert ist. Der Gebrauch von Funkapparaturen im Gebiet des überflogenen Vertragsstaates muss gemäss den in diesem Staat vorgeschriebenen Reglementen erfolgen.

b. Die Funkapparaturen dürfen nur durch das fliegende Personal der Besatzung bedient werden, welches zu diesem Zweck im Besitz eines besonderen Fähigkeitsausweises ist, ausgestellt von den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Luftfahrzeug immatrikuliert ist.

Artikel 31.

Lufttüchtigkeitsausweise.

Alle Luftfahrzeuge, welche in der internationalen Luftfahrt verwendet werden, müssen mit einem Lufttüchtigkeitsausweis versehen sein, der vom Staat, in welchem das Luftfahrzeug immatrikuliert ist, ausgestellt oder rechtskräftig erklärt worden ist.

Artikel 32.

Fähigkeitsausweise und Führerbewilligungen des Personals.

a. Der Flugzeugführer und das übrige fliegende Personal der Besatzung aller in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge, müssen mit Fähigkeitsausweisen und Führerbewilligungen versehen sein, welche von dem Staat, in welchem das Luftfahrzeug immatrikuliert ist, ausgestellt oder rechtskräftig erklärt worden sind.

b. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Gültigkeit von Fähigkeitsausweisen und Führerbewilligungen, die von einem andern Vertragsstaat seinen eigenen Staatsangehörigen zwecks Überflug seines eigenen Gebietes ausgestellt worden sind, nicht anzuerkennen.

Artikel 33.

Anerkennung der Ausweise und Bewilligungen.

Die Lufttüchtigkeitsausweise sowie die Fähigkeitsausweise und die Bewilligungen, welche durch den Vertragsstaat ausgestellt oder rechtskräftig erklärt werden, in welchem das Luftfahrzeug immatrikuliert ist, werden durch die anderen Vertragsstaaten als gültig anerkannt, immer vorausgesetzt, dass die für die Erteilung oder Gültigerklärung verlangten Bedingungen den Minimalbedingungen, welche von Zeit zu Zeit auf Grund des vorliegenden Abkommens aufgestellt werden können, gleichwertig oder überlegen sind.

Artikel 34.

Bordbücher.

Für jedes in der internationalen Luftfahrt verwendete Luftfahrzeug soll stets ein Bordbuch nachgeführt sein, in welchem die Eigenheiten des Luftfahrzeuges und die Auskünfte betreffend die Besatzung und jede Reise registriert sind, in der Weise, wie sie auf Grund des vorliegenden Abkommens von Zeit zu Zeit vorgeschrieben werden wird.

Artikel 35.

Einschränkungen in der Beschaffenheit der Ladung.

a. Kriegsmunition und Kriegsmaterial dürfen innerhalb oder ausserhalb des Gebietes eines Staates, durch ein in der internationalen Luftfahrt verwendetes Luftfahrzeug nur mit einer besonderen Bewilligung dieses Staates befördert werden. Jeder Staat wird durch Reglemente bestimmen, was in Anwendung dieses Artikels unter Kriegsmunition und Kriegsmaterial zu verstehen sei, indem er, im Bestreben der Vereinheitlichung, den Empfehlungen Rechnung trägt, welche die internationale Zivilluftfahrtsorganisation von Zeit zu Zeit erteilen kann.

b. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, aus Gründen der Ordnung und der öffentlichen Sicherheit den Lufttransport in oder über seinem Gebiet von andern als den unter § *a* aufgezählten Gegenständen zu reglementieren oder zu verbieten, vorausgesetzt, dass in dieser Beziehung zwischen seinen nationalen, in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeugen und den Luftfahrzeugen anderer Staaten, welche gleich verwendet werden, kein Unterschied gemacht wird, und vorausgesetzt, dass damit keine Einschränkungen auferlegt werden, welche den Transport und die Verwendung der an Bord befindlichen Apparate beschränken könnten, welche zur Steuerung und Navigation dieser Luftfahrzeuge sowie zur Sicherheit des Personals oder der Passagiere erforderlich sind.

Artikel 36.

Photographische Apparate.

Es ist jedem Vertragsstaat überlassen, den Gebrauch photographischer Apparate, welche sich in Luftfahrzeugen über seinem Gebiet befinden, zu verbieten oder zu kontrollieren.

VI. Kapitel.

Internationale Normen und Empfehlungen.

Artikel 37.

Annahme internationaler Normen.

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, seine Mitarbeit zur Verfügung zu stellen, um den praktisch höchstmöglichen Grad der Einheitlichkeit in den Reglementen, Normen, Verfahrensvorschriften und in der Organisation bezüglich der Luftfahrzeuge, des Personals, der Luftstrassen

und der Hilfsdienste zu erreichen, falls eine solche Einheitlichkeit den Luftverkehr erleichtert oder verbessert.

Zu diesem Zweck nimmt die internationale Zivilluftfahrtsorganisation empfehlenswerte Normen, Regeln und Verfahrensvorschriften an, welche sie, wenn nötig, von Zeit zu Zeit verbessern kann und die sich auf folgendes beziehen:

a. Verbindungssysteme und Hilfsmittel der Luftfahrt, einschliesslich der Kennzeichen am Boden.
b. Kennzeichen der Flugplätze und der Landungsflächen.
c. Luftverkehrsregeln und Kontrollmethoden des Luftverkehrs.
d. Erteilung von Bewilligungen an das fliegende Personal und die Mechaniker.
e. Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge.
f. Immatrikulation und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge.
g. Zentralisation und Austausch von Nachrichten des Wetterdienstes.
h. Bordbücher.
i. Äronautische Karten und Diagramme.
j. Zoll- und Einwanderungsverfahren.
k. In Not befindliche Luftfahrzeuge und Untersuchung der Unfälle.

Ferner auf alle anderen Fragen, welche sich auf die Sicherheit, die Regelmässigkeit und das gute Funktionieren der Luftfahrt beziehen, soweit dies von Zeit zu Zeit als wünschenswert erscheint.

Artikel 38.

Abweichung von internationalen Normen.

Jeder Staat, dem es unmöglich ist, sich mit Rücksicht auf solche internationale Normen und Verfahrensvorschriften anzupassen, und der seine eigenen Reglemente und Verfahrensvorschriften nicht genau den internationalen Normen und Verfahrensvorschriften anpassen kann, wenn letztere abgeändert worden sind, oder der es als notwendig erachtet, Reglemente oder Verfahrensvorschriften anzunehmen, welche in einigen wesentlichen Punkten von denjenigen abweichen, welche einer internationalen Norm angepasst sind, hat die internationale Zivilluftfahrtsorganisation unverzüglich von den Verschiedenheiten zu benachrichtigen, welche zwischen seinen eigenen Methoden und denjenigen des internationalen Gebrauchs existieren. Wenn es sich um Abänderungen von internationalen Normen handelt, müssen alle Staaten, welche die entsprechenden Abänderungen ihren eigenen Reglementen oder Verfahrensvorschriften nicht beifügen, den Rat innerhalb 60 Tagen seit Annahme der Abänderung der internationalen Normen benachrichtigen, oder ihre Absicht bekanntgeben. In einem solchen Fall wird der Rat unverzüglich alle andern Staaten von den Abweichungen benach-

richtigen, welche zwischen einer oder mehreren Angaben der internationalen Norm und der entsprechenden angewendeten Methode des in Frage stehenden Staates bestehen.

Artikel 39.

Beschränkungsvermerke in Ausweisen.

a. Alle Luftfahrzeuge oder Teile von Luftfahrzeugen bezüglich deren eine internationale Norm betreffend Lufttüchtigkeit oder Leistung besteht, welche aber nicht in jeder Beziehung den Anforderungen dieser Norm entsprechen, enthalten in ihren Lufttüchtigkeitsausweisen oder in einem Anhang eine vollständige Aufzählung der Punkte, die den Stand der Anforderungen nicht erreichen.

b. Jede Person, die Inhaberin einer Führerbewilligung ist, welche den in der internationalen Norm aufgestellten Bedingungen mit Bezug auf die Kategorie der Führerbewilligung oder des Fähigkeitsausweises nicht in allen Teilen entspricht, muss in ihrer Führerbewilligung oder in deren Anhang eine vollständige Aufzählung der Punkte aufweisen, in denen diese Person den gestellten Anforderungen nicht genügt hat.

Artikel 40.

Gültigkeit der mit Anmerkungen versehenen Ausweise.

Ein Luftfahrzeug oder das Personal, welches einen mit Anmerkungen versehenen Ausweis oder eine solche Bewilligung besitzt, kann an der internationalen Luftfahrt nicht teilnehmen, ausser wenn eine Spezialbewilligung des oder der Staaten vorliegt, in deren Gebiet das Luftfahrzeug einfliegt. Die Immatrikulation oder die Bewilligung des Gebrauches eines derartigen Luftfahrzeuges oder irgend eines Teils eines Luftfahrzeuges, welche im Gebiet eines anderen Staates als demjenigen der ersten Immatrikulation auf diese Weise anerkannt worden sind, stehen im Belieben des Staates, in welchem das Luftfahrzeug oder der in Frage stehende Teil eingeführt worden sind.

Artikel 41.

Anerkennung der Gültigkeitsbedingungen der Ausweise.

Die Bestimmungen dieses Kapitels sind weder auf die Luftfahrzeuge noch auf die Ausrüstung der Luftfahrzeuge anwendbar, welche zu den Typen gehören, deren Prototypen den für die Anerkennung zuständigen nationalen Behörden innerhalb dreier Jahre nach dem Datum der Annahme einer internationalen Norm betreffend Lufttüchtigkeit dieser Ausrüstung unterbreitet wurden.

Artikel 42.

Anerkennung der Gültigkeitsbedingungen der Führerbewilligungen.

Die Bestimmungen dieses Kapitels sind auf das Personal nicht anwendbar, dessen Originalbewilligungen im Laufe des Jahres ausgestellt

wurden, welches auf das Datum der ersten Annahme einer internationalen Norm über die Befähigung dieses Personals folgt. Sie sind aber gleichwohl in allen Fällen auf das Personal anwendbar, dessen Bewilligung noch 5 Jahre nach dem Datum der Annahme dieser Norm gültig sind.

2. Teil.

Die internationale Zivilluftfahrtsorganisation.

VII. Kapitel.

Die Organisation.

Artikel 43.

Name und Zusammensetzung.

Es wurde eine Organisation geschaffen, welche den Namen «Organisation der internationalen Zivilluftfahrt» trägt. Diese Organisation setzt sich aus einer Versammlung, einem Rat und allen weiteren Organen zusammen, welche sich als notwendig erweisen sollten.

Artikel 44.

Aufgaben.

Aufgabe der Organisation sind die Entwicklung der Grundsätze und der Technik der internationalen Zivilluftfahrt, die Begünstigung der Schaffung und die Anregung der Entwicklung der internationalen Lufttransporte, damit folgende Ziele erreicht werden:

a. Sicherstellung einer geordneten und gesunden Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt in der ganzen Welt.

b. Verbesserung der Konstruktion der Luftfahrzeuge und ihres Betriebes zu friedlichen Zwecken.

c. Unterstützung der Entwicklung von Luftstrassen, Flugplätzen und Einrichtungen der Luftfahrt, welche für die internationale Zivilluftfahrt bestimmt sind.

d. Schaffung von sicheren, regelmässigen, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Luftbeförderungsmöglichkeiten für die Bevölkerung der ganzen Welt, welche ihrer bedarf.

e. Vermeidung der wirtschaftlichen Vergeudung, welche durch eine übermässige Konkurrenz hervorgerufen wird.

f. Schaffung der Sicherheit, dass die Rechte der Vertragsstaaten in vollem Umfang respektiert werden, und dass der Betrieb von Luftverkehrslinien allen Vertragsstaaten in gleicher Weise zugänglich ist.

g. Vermeidung jeder unterschiedlichen Behandlung der Vertragsstaaten.

h. Erhöhung der Flugsicherheit in der internationalen Luftfahrt.

i. Allgemeine Förderung der Entwicklung des internationalen Flugwesens in jeder Hinsicht.

Artikel 45.

Ständiger Sitz.

Der Ort des ständigen Sitzes der Organisation wird durch eine provisorische internationale Zivilluftfahrtsorganisation in deren letzten Versammlung bestimmt.

Durch Beschluss des Rates kann der Sitz provisorisch an einen andern Ort verlegt werden.

Artikel 46.

Erste Vereinigung der Versammlung.

Zu ihrer ersten Vereinigung wird die Versammlung durch den Interimsrat einberufen werden, welcher durch die in Chicago am 7. Dezember 1944 abgefasste Vereinbarung bezüglich der Errichtung der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation eingesetzt wurde. Diese Versammlung wird nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Abkommens und an dem Datum und Ort stattfinden, welche durch den Interimsrat festgesetzt werden.

Artikel 47.

Rechtliche Stellung.

Die Organisation wird in jedem Vertragsstaat die zur Ausübung ihrer Amtsgeschäfte notwendige rechtliche Stellung einnehmen. Überall dort, wo es Verfassung und Gesetze des beteiligten Staates zulassen, wird ihr die volle Rechtspersönlichkeit zukommen.

VIII. Kapitel.

Die Versammlung.

Artikel 48.

Vereinigungen und Abstimmungen.

a. Die Versammlung tritt jährlich einmal zusammen. Sie wird durch den Rat zu gegebener Zeit und an einen zweckmässigen Ort einberufen. Ausserordentliche Zusammenkünfte der Versammlung können auf Einberufung durch den Rat hin, oder auf Verlangen von 10 Vertragsstaaten, welches an den Generalsekretär zu richten ist, jederzeit stattfinden.

b. Alle Vertragsstaaten haben das gleiche Recht, sich an den Zusammenkünften der Versammlung vertreten zu lassen. Jeder Vertragsstaat hat das Recht auf eine Stimme. Die Abgeordneten, welche die Vertragsstaaten repräsentieren, können technische Ratgeber beiziehen, welche an den Versammlungen teilnehmen können, aber ohne Stimmrecht.

c. An den Zusammenkünften der Versammlung ist die Anwesenheit der Mehrheit der Vertragsstaaten erforderlich, um das Quorum zu bilden. Ohne gegenteilige vertragsmässige Abrede des vorliegenden Abkommens, kommen die Beschlüsse der Versammlung durch die Mehrheit der abgegebenen Stimmen zustande.

Artikel 49.

Die Pflichten und die Befugnisse der Versammlung sind die folgenden: Pflichten und Befugnisse der Versammlung.

a. Wahl ihres Präsidenten und anderer mit Aufgaben betrauter Personen anlässlich jeder Sitzung.

b. Wahl der Vertragsstaaten, welche im Rat vertreten sein sollen, gemäss den Verfügungen des Kapitels IX.

c. Prüfung der Berichte des Rates und Vorkehrung der in dieser Beziehung als notwendig erachteten Massnahmen; Entscheidung aller Fragen, welche ihr vom Rate zugewiesen werden.

d. Aufstellung ihrer eigenen Verfahrensvorschriften und Schaffung aller weiteren Kommissionen, welche sie als notwendig oder nützlich erachtet.

e. Genehmigung eines Jahresbudgets und Bestimmung der finanziellen Verfügungen der Organisation, gemäss den Bestimmungen des Kapitels 12.

f. Prüfung der Ausgaben und Genehmigung der Rechnungen der Organisation.

g. Beanspruchung des Rates, der Nebenkommissionen oder weiterer Organe, für alle Angelegenheiten, welche in deren Kompetenz liegen und deren Übertragung sie als gegeben erachtet.

h. Übertragung aller Pflichten und Befugnisse an den Rat, welche zur Ausübung seiner Aufgabe in der Organisation als notwendig oder nützlich erachtet werden, sowie der jederzeitige Widerruf oder die Abänderung dieser Übertragung von Befugnissen.

i. Vollziehung der Verfügungen, welche aus Kapitel XIII hervorgehen.

j. Prüfung aller Vorschläge, welche die Abänderung oder Verbesserung der Verfügungen des vorliegenden Abkommens betreffen und, falls diese durch die Versammlung gutgeheissen werden, deren Empfehlung an die Vertragsstaaten, gemäss den Bestimmungen des Kapitels XX.

k. Vorbehandlung sämtlicher Fragen, welche im Kompetenzbereich der Organisation liegen, und mit deren Behandlung nicht ausdrücklich der Rat beauftragt ist.

IX. Kapitel.

Der Rat.

Artikel 50.

a. Der Rat wird ein ständiges ordentliches Organ der Versammlung bilden und wird sich aus den Vertretern von 21 Staaten zusammensetzen, welche von der Versammlung gewählt werden. Die Wahl erfolgt Zusammensetzung und Ernennung des Rates.

anlässlich der 1. Sitzung der Versammlung und in der Folge alle drei Jahre. Die auf diese Art gewählten Mitglieder des Rates bleiben bis zur nächsten Wahl im Amt.

b. Bei der Wahl der Ratsmitglieder wird die Versammlung folgenden Staaten eine angemessene Vertretung zubilligen:

1. den wichtigsten Staaten in bezug auf den Lufttransport;
2. den Staaten, sofern sie nicht anderweitig vertreten sind, welche am meisten zur Schaffung von Einrichtungen der internationalen Zivilluftfahrt beitragen;
3. den nicht bereits anderweitig vertretenen Staaten, durch deren Ernennung die Vertretung aller hauptsächlichsten geographischen Regionen der Welt im Rat sichergestellt wird.

Jede unbesetzte Stelle im Schosse des Rates soll durch die Versammlung sobald wie möglich besetzt werden. Jeder Mitgliedstaat, welcher auf diese Weise in den Rat gewählt wird, bleibt bis zum Ablauf des Mandats seines Vorgängers im Amt.

c. Kein Vertreter eines Vertragsstaates im Rat darf am Betrieb einer internationalen Luftlinie aktiv beteiligt oder finanziell interessiert sein.

Artikel 51.

Präsident des Rates.

Der Rat wählt seinen Präsidenten auf eine Amtsdauer von drei Jahren; er ist wiederwählbar, hat aber kein Stimmrecht. Der Rat wählt aus seinem Schosse einen oder mehrere Vizepräsidenten, welche ihr Stimmrecht behalten, wenn sie als Präsident amtieren. Der Präsident braucht nicht notwendigerweise unter den Vertretern der Ratsmitglieder ausgewählt zu werden; wenn aber ein Vertreter gewählt ist, wird sein Platz als unbesetzt betrachtet und der Sitz wird durch den Staat besetzt, der durch ihn bisher vertreten war.

Der Präsident hat folgende Obliegenheiten:

a. Einberufung des Rates, des Lufttransportausschusses und des Flugsicherungsausschusses.
b. Er handelt als Vertreter des Rates.
c. Ausführung sämtlicher Geschäfte im Namen des Rates, welche ihm von diesem übertragen werden können.

Artikel 52.

Abstimmung im Rat.

Die Beschlüsse des Rates bedürfen der Zustimmung der Mehrheit seiner Mitglieder. Der Rat kann einem Ausschuss, welcher sich aus Ratsmitgliedern zusammensetzt, für eine bestimmte Angelegenheit volle Autorität erteilen. Jeder interessierte Vertragsstaat kann sich beim Rat auf die Beschlüsse aller Ausschüsse des Rates berufen.

Artikel 53.

Teilnahme ohne Stimmrecht.

Jeder Vertragsstaat kann, ohne indessen ein Stimmrecht zu besitzen, an den Beratungen des Rates, seiner Ausschüsse oder Kommissionen teilnehmen, in welchen Fragen behandelt werden, die seine Interessen unmittelbar berühren. Kein Ratsmitglied hat bei den Beratungen des Rates über einen Streit, bei welchem es beteiligt ist, Stimmrecht.

Artikel 54.

Für den Rat verbindliche Aufgaben.

Der Rat soll:

a. der Versammlung jährliche Berichte unterbreiten;

b. die Instruktionen der Versammlung vollziehen und seine Pflichten in bezug auf alle Aufgaben und Obliegenheiten erfüllen, welche ihm auf Grund des vorliegenden Abkommens zufallen;

c. seine Organisation und seine Verfahrensvorschriften aufstellen;

d. einen Lufttransportausschuss ernennen, welcher aus Ratsmitgliedern zusammengesetzt und dem Rat gegenüber verantwortlich ist und dessen Befugnisse umschreiben;

e. einen Ausschuss für Flugsicherung ernennen, gemäss den Bestimmungen des Kapitels X;

f. die Finanzen der Organisation verwalten, gemäss den Bestimmungen der Kapitel XII und XV;

g. die Entschädigungen des Präsidenten und des Rates festsetzen;

h. einen höchsten Exekutivbeamten ernennen, welcher den Titel Generalsekretär trägt und die Ernennung des übrigen notwendigen Personals vorsehen, gemäss den Bestimmungen des Kapitels XI;

i. sämtliche Auskünfte einholen, entgegennehmen, studieren und veröffentlichen, welche sich auf die Fortschritte der Luftfahrt und den internationalen Luftverkehrsbetrieb beziehen, einschliesslich aller Auskünfte über Betriebsunkosten und genauer Angaben über die Subventionen, welche aus öffentlichen Mitteln herrühren und den Lufttransportunternehmungen gewährt werden;

j. die beteiligten Staaten von allen Übertretungen des vorliegenden Abkommens benachrichtigen, sowie von allen Verstössen gegen die Empfehlungen und Beschlüsse des Rates;

k. die Versammlung von sämtlichen Übertretungen des vorliegenden Abkommens unterrichten, in denjenigen Fällen, in welchen ein Mitgliedstaat nicht innert nützlicher Frist die erforderlichen Massnahmen trifft, nachdem ihm die Übertretung gemeldet worden ist;

l. die internationalen Normen und empfohlenen Methoden annehmen, gemäss den Bestimmungen des Kapitels VI des vorliegenden Abkommens, welche aus Zweckmässigkeitsgründen Anhänge zu

diesem Abkommen bilden werden; allen Vertragsstaaten den Entscheid mitteilen, der in dieser Angelegenheit getroffen wird;

m. die vom Luftfahrtsausschuss eingereichten Verbesserungsvorschläge der Anhänge prüfen und alle nützlichen Massnahmen treffen, gemäss den Bestimmungen des Kapitels XX;

n. alle Fragen bezüglich des Abkommens prüfen, für deren Beantwortung er von einem Vertragsstaat beansprucht werden könnte.

Artikel 55.

Freiwillige Aufgaben des Rates.

Der Rat kann:

a. dort, wo es am Platze ist und wo sich aus der Erfahrung die Nützlichkeit ergibt, auf regionaler oder anderer Grundlage Unterausschüsse für den Lufttransport einsetzen und Staaten oder Unternehmergruppen des Lufttransportes bezeichnen, an welche er sich wenden kann, um die Erreichung der Ziele des vorliegenden Abkommens zu erleichten;

b. dem Ausschuss für Flugsicherung alle Befugnisse einräumen, welche durch das vorliegende Abkommen nicht schon umschrieben sind und derartige Befugnisse jederzeit widerrufen oder abändern;

c. die Forschungen in allen Gebieten des Lufttransportes und der Luftfahrt leiten, welche von internationalem Interesse sind. Das Ergebnis dieser Forschungen den Vertragsstaaten mitteilen und den Austausch von Informationen betreffend den Lufttransport und die Luftfahrt zwischen den Vertragsstaaten erleichtern;

d. alle Fragen abklären, welche sich auf die Organisation und den Betrieb internationaler Lufttransporte beziehen, einschliesslich den internationalen Besitz und Betrieb von internationalen Luftverkehrslinien auf den Hauptstrecken und die sich darauf beziehenden Projekte der Versammlung unterbreiten;

e. auf Anfrage jedes Vertragsstaates alle Tatbestände untersuchen, welche für die Entwicklung der internationalen Luftfahrt vermeidbare Hindernisse bilden und nach Abschluss der Untersuchungen diejenigen Empfehlungen erlassen, welche ihm angezeigt erscheinen.

X. Kapitel.

Der Ausschuss der Flugsicherung.

Artikel 56.

Ernennung des Ausschusses.

Der Ausschuss für Flugsicherung wird sich aus zwölf Mitgliedern zusammensetzen, welche durch den Rat aus den von den Vertragsstaaten bezeichneten Personen ernannt werden. Diese Personen werden die erforderlichen Kompetenzen und die Erfahrungen in bezug auf

wissenschaftliche und praktische Fragen des Flugwesens haben. Der Rat wird alle Vertragsstaaten bitten, ihm Kandidaturen zu unterbreiten. Der Präsident des Ausschusses für Flugsicherung wird durch den Rat ernannt werden.

Artikel 57.

Befugnisse des Ausschusses.

Der Ausschuss für Flugsicherung hat folgende Befugnisse:

a. Prüfung der in den Anhängen des vorliegenden Abkommens anzubringenden Abänderungen und Empfehlung der Annahme durch den Rat;

b. Schaffung technischer Unterausschüsse, an welchen sich alle Vertragsstaaten vertreten lassen können, die es wünschen;

c. Erteilung von Anweisungen an den Rat bezüglich Zentralisation und Mitteilung aller für den Fortschritt der Luftfahrt als notwendig oder nützlich erachteten Auskünfte an die Vertragsstaaten.

XI. Kapitel.

Personal.

Artikel 58.

Ernennung des Personals.

Unter Vorbehalt der Reglemente, welche durch die Versammlung aufgestellt worden sind und der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens, bestimmt der Rat die Art der Ernennung und Entlassung, die Kompetenzen, die Entlöhnung, die Entschädigungen und die Arbeitsbedingungen des Generalsekretärs und der anderen Mitglieder des Personals der Organisation und kann die Angehörigen irgendeines Vertragsstaates der Organisation anstellen oder ihre Dienste in Anspruch nehmen.

Artikel 59.

Internationaler Charakter des Personals.

Der Präsident des Rates, der Generalsekretär und die übrigen Mitglieder des Personals dürfen in bezug auf die Ausübung ihrer Amtshandlungen weder Instruktionen nachsuchen, noch solche von irgendeiner Behörde ausserhalb der Organisation entgegennehmen. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, in jeder Beziehung den internationalen Charakter der Amtshandlungen dieses Personals zu respektieren und nicht zu versuchen, einen seiner Staatsangehörigen in der Ausübung seiner Amtshandlungen zu beeinflussen.

Artikel 60.

Immunität und Privilegien des Personals.

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, dem Präsidenten des Rates, dem Generalsekretär und allen übrigen Mitgliedern des Personals der Organisation nach Massgabe, wie es die von ihm aufgestellten Verfahrens-

vorschriften erlauben, alle Privilegien und Immunitäten einzuräumen, welche den auswärtigen Mitgliedern des Personals anderer öffentlicher internationaler Organisationen zugebilligt werden. Wenn ein allgemeines internationales Abkommen betreffend Immunitäten und Privilegien internationaler Funktionäre in der Folge abgeschlossen wird, sollen die dem Präsidenten des Rates, dem Generalsekretär und den übrigen Mitgliedern des Personals der Organisation gewährten Immunitäten und Privilegien gleich beschaffen sein, wie diejenigen, welche nach dem Wortlaut des allgemeinen internationalen Abkommens zugebilligt werden.

XII. Kapitel.

Geldmittel.

Artikel 61.

Budget und Verteilung der Ausgaben.

Der Rat unterbreitet der Versammlung jährlich ein Budget, einen Vermögensbericht und die vorgesehene Summe aller Einkünfte und Ausgaben. Die Versammlung genehmigt das Budget unter Vornahme aller Abänderungen, welche sie als notwendig erachtet und verteilt die Ausgaben der Organisation unter die Vertragsstaaten im Verhältnis, wie sie es von Zeit zu Zeit bestimmt. Ausgenommen sind die in Kapitel XV vorgesehenen Beteiligungen, mit welchen sich die Staaten einverstanden erklärt haben.

Artikel 62.

Suspendierung des Stimmrechtes.

Die Versammlung kann das Stimmrecht in der Versammlung und im Rat für alle Vertragsstaaten suspendieren, welche ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Organisation nicht innert nützlicher Frist nachkommen.

Artikel 63.

Ausgaben für Delegationen und andere Abgeordnete.

Jeder Vertragsstaat nimmt die Auslagen für seine eigenen Delegationen in der Versammlung zu seinen Lasten, sowie auch die Entlöhnung, die Versetzungskosten und die übrigen Auslagen von allen Personen, welche durch ihn in den Rat ernannt werden, ferner die Auslagen für seine Abgeordneten und aller weiteren Personen, welche von ihm in die Ausschüsse oder Unterausschüsse der Organisation ernannt werden.

XIII. Kapitel.

Andere internationale Vereinbarungen.

Artikel 64.

Vereinbarungen hinsichtlich der Sicherheit.

Vermittelst Abstimmung durch die Versammlung kann die Organisation bezüglich der luftrechtlichen Fragen aus ihrem Fach, welche die

allgemeine Sicherheit berühren, besondere Vereinbarungen mit allen allgemeinen Organisationen abschliessen, welche durch die Nationen der Welt zur Erhaltung des Friedens geschaffen worden sind.

Artikel 65.

Vereinbarungen mit anderen internationalen Organisationen.

Der Rat kann im Namen der Organisation Übereinkommen mit anderen internationalen Organisationen abschliessen, im Hinblick gemeinsame Dienstzweige zu versehen, gemeinsame Vereinbarungen hinsichtlich des Personals zu treffen und mit Zustimmung der Versammlung alle weiteren Vereinbarungen einzugehen, welche geeignet sind, die Aufgaben der Organisation zu erleichtern.

Artikel 66.

Stellung hinsichtlich anderer Übereinkommen.

a. Die Organisation übt ebenfalls die Funktionen aus, welche ihr durch die Vereinbarung über den Transit internationaler Fluglinien und die Vereinbarung über internationale Lufttransporte übertragen worden sind, abgefasst in Chicago am 7. Dezember 1944, und zwar in Übereinstimmung mit den Bestimmungen und Bedingungen der genannten Vereinbarungen.

b. Die Mitglieder der Versammlung und des Rates, welche die Vereinbarung über den Transit internationaler Fluglinien und die Vereinbarung über die internationalen Lufttransporte (abgefasst am 7. Dezember 1944 in Chicago) nicht angenommen, haben kein Stimmrecht hinsichtlich der Entscheidung von Fragen, welche die eine oder die andere dieser Vereinbarungen berühren, Fragen, für welche die Versammlung oder der Rat beansprucht werden können.

3. Teil.

Internationale Lufttransporte.

XIV. Kapitel.

Auskünfte und Berichte.

Artikel 67.

Hinterlegung von Berichten beim Rat.

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, dass seine Unternehmungen des internationalen Lufttransportes an den Rat, gemäss den durch diesen aufgestellten Bedingungen, Berichte über ihren Verkehr und ihre Selbstkosten, sowie Aufstellungen über die Geldmittel einreichen, aus welchen unter anderem die Höhe und Herkunft ihrer Einnahmen ersichtlich sind.

XV. Kapitel.

Flugplätze und andere Einrichtungen der Luftfahrt.

Artikel 68.

Bezeichnung der Strecken und Flughäfen.

Jeder Vertragsstaat kann, unter Vorbehalt der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens, die Strecken über seinem Gebiet bezeichnen, welche vom gesamten internationalen Luftverkehr einzuhalten sind, sowie die Flugplätze, welche von diesem benützt werden dürfen.

Artikel 69.

Verbesserung der Einrichtungen der Luftfahrt.

Wenn der Rat der Ansicht ist, dass die Flugplätze oder andere Einrichtungen der Luftfahrt eines Vertragsstaates, einschliesslich der Radio- und Wetterdienste, nach vernünftigen Erwägungen nicht genügen, um die Sicherheit, Regelmässigkeit, Leistungsfähigkeit und den wirtschaftlichen Betrieb des existierenden oder geplanten internationalen Luftverkehrs zu garantieren, nimmt er die Verhandlungen mit dem in Frage stehenden Staat und den übrigen interessierten Staaten auf, um Mittel ausfindig zu machen, diesem Zustand abzuhelfen. Der Rat kann zu diesem Zweck Empfehlungen erlassen. Kein Vertragsstaat wird als der Widerhandlung gegen das vorliegende Abkommen schuldig befunden, welcher es unterlässt, diese Empfehlungen vollziehen zu lassen.

Artikel 70.

Finanzierung der Einrichtungen der Luftfahrt.

Ein Vertragsstaat kann in den in Art. 69 vorgesehenen Fällen mit dem Rat eine Vereinbarung abschliessen, wonach er sich verpflichtet, seinen Empfehlungen Folge zu geben. Der Staat kann sich entschliessen, alle Spesen zu seinen Lasten zu nehmen, welche die erwähnte Vereinbarung nach sich zieht. Umgekehrt kann sich der Rat auf Ansuchen des Staates bereit erklären, die erforderlichen Mittel gesamthaft oder zum Teil aufzubringen.

Artikel 71.

Lieferung und Unterhalt von Einrichtungen durch den Rat.

Wenn ein Vertragsstaat darum nachsucht, kann sich der Rat bereiterklären, Flugplätze ganz oder zum Teil zu erstellen, diese mit Personal zu versehen, zu unterhalten und zu verwalten und andere Einrichtungen der Luftfahrt zu liefern, einschliesslich für Radio- und Wetterdienste, welche im Gebiete des genannten Staates für die Sicherheit, Regelmässigkeit, Leistungsfähigkeit und den wirtschaftlichen Betrieb internationaler Luftverkehrslinien der anderen Vertragsstaaten notwendig sind und kann gerechte und vernünftige Rechtsgrundsätze für die Benützung der gelieferten Einrichtungen aufstellen.

Artikel 72.

Erwerb oder Benutzung von Land.

In den Fällen, in welchen auf Ersuchen eines Vertragsstaates die Gesamtheit oder ein Teil der Installationskosten durch den Rat getragen wird und für die Einrichtungen Land notwendig ist, soll der Vertragsstaat dieses Land entweder selbst zur Verfügung stellen, indem er sich, wenn er es wünscht, die darauf bezüglichen Rechtstitel vorbehält, oder er soll die Benützung durch den Rat durch gerechte und vernünftige Bedingungen, die mit seinen eigenen Gesetzen übereinstimmen, erleichtern.

Artikel 73.

Ausgaben und Verteilung der Mittel.

Im Rahmen der Mittel, welche auf Grund des Kapitels XII für diese Verwendung von der Versammlung bestimmt werden können, kann der Rat zur Bestreitung der laufenden Ausgaben für die Zwecke dieses Kapitels die allgemeinen Geldmittel der Organisation heranziehen. Der Rat wird die notwendigen Kapitalien für die im vorliegenden Kapitel vorgesehenen Unternehmungen auf die damit einverstandenen Vertragsstaaten, deren Luftverkehrsunternehmungen diese Einrichtungen benützen, nach vorher vereinbarten Proportionen und auf eine vernünftige Zeitspanne verteilen. Der Rat kann die Beschaffung des notwendigen Betriebskapitals auch auf die zustimmenden Staaten verteilen.

Artikel 74.

Technischer Beistand und Bestimmung über die Einnahmen.

Wenn der Rat auf Ersuchen eines Vertragsstaates Flugplätze oder andere Einrichtungen ganz oder teilweise zur Verfügung stellt, kann, das Einverständnis dieses Staates vorausgesetzt, die Vereinbarung einen technischen Beistand für die Verwaltung und den Betrieb der Flugplätze und anderen Einrichtungen vorsehen, sowie die Bezahlung der Betriebsunkosten der genannten Flugplätze und anderen Einrichtungen, der Zinsen und Schuldentilgung vermittelst der Betriebseinnahmen, welche aus diesen Flugplätzen und Einrichtungen resultieren.

Artikel 75.

Inbesitznahme der Einrichtungen.

Ein Vertragsstaat kann sich jederzeit von seinen Verpflichtungen, welche er auf Grund von Art. 70 eingegangen ist, entbinden und von den Flugplätzen und anderen Einrichtungen, welche der Rat auf seinem Gebiet erstellt hat, Besitz ergreifen, gemäss den Bestimmungen der Art. 71 und 72, indem er dem Rat eine Summe bezahlt, welche dieser als den Umständen angemessen erachtet. Wenn der beteiligte Staat findet, dass die durch den Rat festgesetzte Summe übertrieben sei, kann er die Entscheidung des Rates an die Versammlung weiterziehen, welche diese Entscheidung bestätigt oder abändert.

Artikel 76.

Rückbezahlung von Summen.

Die Summen, welche dem Rat auf Grund von Art. 75 zurückbezahlt werden, oder welche aus Zinsen und Schuldentilgung herrühren und auf Grund von Art. 74 ausgerichtet wurden, werden den in Art. 73 bezeichneten Staaten, welche sie vorgeschossen haben, anteilsmässig nach dem ursprünglichen Teilbetrag, den der Rat für jeden von ihnen festgelegt hatte, zurückerstattet.

XVI. Kapitel.

Gemeinsamer und Poolbetrieb.

Artikel 77.

Dazu ermächtigte gemeinschaftliche Unternehmungen.

Nichts hindert im vorliegenden Abkommen zwei oder mehrere Vertragsstaaten, für den Lufttransport gemeinsame Betriebsorganisationen oder internationale Betriebskörperschaften zu gründen, oder ihren Luftverkehr auf allen Linien und in allen Gegenden im Pool zu betreiben; aber diese Unternehmungen oder Körperschaften und diese Poolbetriebe werden allen Bestimmungen des vorliegenden Abkommens unterstellt, einschliesslich denjenigen, welche sich auf die Hinterlegung der Abkommensakten beim Rat beziehen. Der Rat wird bestimmen, auf welche Art die Bestimmungen des vorliegenden Abkommens, welche auf die Nationalität der Flugzeuge hinweisen, auf die von internationalen Betriebskörperschaften betriebenen Luftfahrzeuge angewendet werden.

Artikel 78.

Aufgabenbereich des Rates.

Der Rat kann den interessierten Vertragsstaaten empfehlen, gemeinsame Unternehmungen zu bilden, um auf allen Strecken und in allen Gegenden Luftverkehrslinien zu betreiben.

Artikel 79.

Beteiligung an gemeinsamen Unternehmungen.

Ein Staat kann sich an einer gemeinsamen Betriebsunternehmung beteiligen, oder am Poolverkehr teilnehmen, sei es durch Vermittlung seiner Regierung oder durch eine oder mehrere, von seiner Regierung bezeichnete Lufttransportunternehmungen. Diese Unternehmungen können, nach Belieben des beteiligten Staates, ihm ganz oder teilweise oder auch Privaten gehören.

4. Teil.

Schlussbestimmungen.

XVII. Kapitel.

Andere Vereinbarungen und Übereinkommen über die Luftfahrt.

Artikel 80.

Das Pariser Abkommen und das Abkommen von Havanna.

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, nach Inkrafttreten des vorliegenden Abkommens, das Abkommen betreffend die Regelung der

Luftfahrt, unterzeichnet am 13. Oktober 1919 in Paris, oder das Abkommen über die Handelsluftfahrt, unterzeichnet am 20. Februar 1928 in Havanna, zu kündigen, sofern er am einen oder andern Abkommen beteiligt ist. Das vorliegende Abkommen ersetzt unter den Vertragsstaaten die obenerwähnten Abkommen von Paris und Havanna.

Artikel 81.

Hinterlegung der geltenden Abkommen.

Alle zur Zeit des Inkrafttretens des vorliegenden Abkommens zwischen einem Vertragsstaat und irgendeinem anderen Vertragsstaat oder einer Lufttransportunternehmung, welche einem Vertragsstaat angehört und irgendeinem Staat oder einer Lufttransportunternehmung, welche irgendeinem Staat angehört, existierenden luftrechtlichen Vereinbarungen, müssen beim Rat unverzüglich hinterlegt werden.

Artikel 82.

Abschaffung unvereinbarer Übereinkommen.

Die Vertragsstaaten kommen überein, dass das vorliegende Abkommen alle zwischen ihnen bestehenden Verträge und Verpflichtungen, welche mit den Bestimmungen des genannten Abkommens unvereinbar sind, abschafft und verpflichten sich, keine derartigen Verträge oder Verpflichtungen einzugehen. Jeder Vertragsstaat, welcher, bevor er Mitglied der Organisation wurde, gegenüber einem Nichtvertragsstaat oder einem Angehörigen eines Vertragsstaates oder Nichtvertragsstaates Verpflichtungen eingegangen ist, welche im Widerspruch zu den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens stehen, trifft unverzüglich die erforderlichen Massnahmen, um sich davon zu befreien. Wenn eine Lufttransportunternehmung, welche einem Vertragsstaat angehört, derartige Verpflichtungen eingegangen ist, soll der Staat, dem sie angehört, alles daran setzen, um die sofortige Aufhebung dieser Verpflichtungen zu erwirken und jedenfalls danach trachten, sie sobald zu lösen, als dies in rechtmässiger Weise nach Inkrafttreten des vorliegenden Abkommens möglich ist.

Artikel 83.

Hinterlegung aller neuen Übereinkommen.

Vorbehältlich der Bestimmungen des vorangehenden Artikels, kann jeder Vertragsstaat alle Übereinkommen eingehen, welche mit den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens vereinbar sind. Jedes Übereinkommen dieser Art muss unverzüglich beim Rat hinterlegt werden, welcher es so bald wie möglich veröffentlicht.

XVIII. Kapitel.

Streitigkeiten und Verfehlungen bei den Verpflichtungen.

Artikel 84.

Schlichtung von Streitigkeiten.

Falls eine Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsstaaten hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung des vor-

liegenden Abkommens und seiner Anhänge nicht auf dem Wege der Verhandlung beigelegt werden kann, entscheidet nach Befragung aller darin verwickelten Staaten der Rat. Kein Mitglied des Rates darf bei der Prüfung einer Streitigkeit durch den Rat stimmen, bei welcher er beteiligt ist. Vorbehältlich von Artikel 85 kann jeder Vertragsstaat den Entscheid des Rates an ein ad hoc gebildetes Schiedsgericht weiterziehen, welches von den andern am Streit beteiligten Parteien anerkannt wird oder an den ständigen internationalen Schiedsgerichtshof. Jede derartige Berufung muss innerhalb sechzig Tagen seit Erhalt der Anzeige des Ratsentscheides dem Rat mitgeteilt werden.

Artikel 85.

Schiedsgerichtsverfahren.

Wenn ein Vertragsstaat, welcher an einem Streit beteiligt ist, bei dem er Berufung einlegt, die Satzungen des ständigen internationalen Schiedsgerichtshofes nicht angenommen hat, und wenn die am Streit beteiligten Vertragsstaaten sich über die Wahl eines Schiedsgerichtes nicht einigen können, bezeichnet jeder am Streit beteiligte Vertragsstaat einen Schiedsrichter, welche ihrerseits einen Oberschiedsrichter ernennen. Falls der eine oder andere, der am Streite beteiligten Vertragsstaaten nicht innerhalb dreier Monate seit der Berufung einen Schiedsrichter bezeichnet, wird ein solcher im Namen dieses Staates durch den Präsidenten des Rates bezeichnet, welcher diesen aus einer vom Rate im voraus erstellten Liste qualifizierter Personen auswählt. Wenn sich die Schiedsrichter binnen einer Frist von dreissig Tagen nicht über die Wahl eines Oberschiedsrichters einigen können, bestimmt der Präsident des Rates als Oberschiedsrichter eine der Personen, welche auf der vorerwähnten Liste aufgeführt ist. Die Schiedsrichter bilden zusammen mit dem Oberschiedsrichter das Schiedsgericht. Jedes Schiedsgericht, welches gemäss diesem oder dem vorangehenden Artikel gebildet ist, stellt seine eigenen Verfahrensvorschriften auf und fällt das Urteil nach dem Mehrheitswillen, immerhin unter der Bedingung, dass der Rat, falls er den Verzug als übermässig erachtet, die Befugnis hat, die Art des Verfahrens zu bestimmen.

Artikel 86.

Berufung.

Ohne gegenteilige Weisung des Rates bleibt jede seiner Entscheidungen über die Frage, ob eine internationale Lufttransportunternehmung gemäss den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens betrieben wird, gültig, ausser wenn er durch Berufung aufgehoben ist. In allen andern Fragen sind die Entscheidungen des Rates, gegen welche Berufung eingelegt wurde, aufgeschoben, bis der Appellationshof entschieden hat. Die Entscheidungen des ständigen internationalen Gerichtshofes oder eines Schiedsgerichts sind endgültig und verbindlich.

Artikel 87.

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, den Überflug seines Gebietes einer Lufttransportunternehmung eines Vertragsstaates nicht zu gestatten, wenn der Rat festgestellt hat, dass die fragliche Unternehmung sich nicht nach dem festgesetzten Endentscheid richtet, gemäss den Bestimmungen des vorangehenden Artikels. Massnahmen gegenuber einer Unternehmung.

Artikel 88.

Die Versammlung schiebt das Stimmrecht in der Versammlung und im Rat fur alle Vertragsstaaten auf, welche im Widerspruch zu den Bestimmungen dieses Kapitels stehen. Massnahmen gegenuber einem Staat.

XIX. Kapitel.

Krieg.

Artikel 89.

Im Kriegsfall wird die Handlungsfreiheit der Vertragsstaaten, seien sie kriegführend oder neutral, durch die Bestimmungen des vorliegenden Abkommens nicht beeinträchtigt. Der gleiche Grundsatz gilt für Vertragsstaaten, welche den Ausnahmezustand proklamieren und dies dem Rat zur Kenntnis bringen. Krieg und Zustand nationaler Krisen.

XX. Kapitel.

Anhänge.

Artikel 90.

a. Die in Artikel 54, Alinea 1, beschriebenen Anhänge werden vom Rat anlässlich einer zu diesem Zweck einzuberufenden Sitzung behandelt und bedurfen zu ihrer Annahme eines Zweidrittelmehrs. Nachher sind sie jedem Vertragsstaat durch den Rat zu unterbreiten. Diesen Anhängen und jeder Verbesserung der Bestimmungen eines Anhanges kommt nach drei Monaten, welche der Mitteilung an die Vertragsstaaten folgen, oder nach einem anderen, vom Rat festgelegten Termin an volle Wirkung zu, ausser wenn inzwischen die Mehrheit der Staaten dem Rat ihre Missbilligung zur Kenntnis gebracht hat. Annahme und Verbesserung der Anhange.

b. Der Rat wird unverzüglich alle Vertragsstaaten von der Inkraftsetzung aller Anhänge oder deren Verbesserungen verständigen.

XXI. Kapitel.

Ratifikationen, Beitritte, Abänderungen und Kündigungen.

Artikel 91.

a. Das vorliegende Abkommen wird durch die unterzeichneten Staaten ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden werden in den Archiven der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika hinterlegt werden, welche jedem unterzeichneten und beigetretenen Staat das Datum der Hinterlegung mitteilen wird. Ratifikation des Abkommens.

b. Sobald das vorliegende Abkommen die Ratifikationen oder Beitritte von 26 Staaten auf sich vereinigt haben wird, wird es unter diesen Staaten dreissig Tage nach Hinterlegung der 26. Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft treten. Es wird gegenüber jedem Staat in Kraft treten, der es in der Folge ratifiziert, und zwar dreissig Tage nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde durch den genannten Staat.

c. Es obliegt der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, der Regierung jedes Signatarstaates und der beigetretenen Staaten Mitteilung vom Datum des Inkrafttretens des vorliegenden Abkommens zu machen.

Artikel 92.

Beitritt zum Abkommen.

a. Der Beitritt zum vorliegenden Abkommen steht den Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen und deren Verbündeten, sowie den im zweiten Weltkrieg neutral gebliebenen Staaten offen.

b. Dieser Beitritt wird durch eine Mitteilung an die Adresse der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika vollzogen und wird dreissig Tage nach Erhalt dieser Anzeige durch die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, welche ihn allen Vertragsstaaten anzeigt, wirksam.

Artikel 93.

Zulassung weiterer Staaten.

Vorbehältlich der Zustimmung jeder allgemeinen internationalen Organisation, geschaffen durch die Weltstaaten für die Erhaltung des Friedens, können andere als in Artikel 91 und 92 aufgeführte Staaten mit einem Stimmenmehr von $^4/_5$ der Versammlung und zu Bedingungen, welche diese festsetzen kann, zugelassen werden, um am vorliegenden Abkommen teilzunehmen, vorausgesetzt, dass in jedem Fall das Einverständnis jedes Staates erhältlich ist, welcher von dem, die Zulassung nachsuchenden Staat im Verlaufe des zweiten Weltkrieges überfallen oder angegriffen worden ist.

Artikel 94.

Abänderungen des Abkommens.

a. Jeder Abänderung des vorliegenden Abkommens muss mit einem Zweidrittelmehr der Stimmen durch die Versammlung zugestimmt werden, und sie tritt gegenüber den Staaten, welche sie ratifiziert haben, nach der Ratifikation durch eine von der Versammlung festzusetzende Anzahl Vertragsstaaten in Kraft. Diese Zahl wird nicht niedriger als $^2/_3$ aller Vertragsstaaten sein.

b. Wenn die Versammlung der Ansicht ist, dass eine Abänderung so beschaffen ist, dass sich deren Vornahme durchaus rechtfertigt, so kann die Versammlung in ihrer Resolution, welche die Annahme empfiehlt, vorsehen, dass ein Staat, welcher die genannte Abänderung innert nützlicher Frist, welche vom Tage der inkraftgetretenen Abänderung an festgesetzt wird, nicht ratifiziert hat, aufhört, Mitglied der Organisation und am Abkommen beteiligt zu sein.

Artikel 95.

a. Jeder Vertragsstaat kann das vorliegende Abkommen drei Jahre nach seiner Inkraftsetzung durch Anzeige an die Regierung der Vereinigten Staaten kündigen, welche dies unverzüglich jedem Vertragsstaat mitteilt. Kündigung des Abkommens.

b. Diese Kündigung wird ein Jahr nach Empfang der Nachricht wirksam und gilt nur gegenüber dem Staat, welcher entsprechend vorgegangen ist.

XXII. Kapitel.

Erläuterungen.

Artikel 96.

Im vorliegenden Abkommen haben die erwähnten Ausdrücke folgende Bedeutung:

a. «Luftdienst» bedeutet eine regelmässige Luftbeförderung, welche durch ein Luftfahrzeug versehen wird, das zum öffentlichen Personentransport, für Kuriersendungen oder Waren verwendet wird.

b. «Internationaler Luftverkehr» bezeichnet den Luftverkehr, der das Gebiet mehrerer Staaten überfliegt.

c. «Lufttransportunternehmung» bedeutet jede Unternehmung des Lufttransportes, welche einen internationalen Luftbeförderungsdienst bietet oder betreibt.

d. «Aufenthalt aus nichtkommerziellen Gründen» bedeutet einen Aufenthalt, welcher weder ein Aufnehmen noch ein Absetzen von Fluggästen, Waren oder Kuriersendungen umfasst.

Zeichnung des Abkommens.

Zu Urkund dessen zeichnen die Unterzeichneten ordnungsgemäss Bevollmächtigten das vorliegende Abkommen im Namen ihrer bezüglichen Regierungen, an den Daten, welche gegenüber ihren Unterschriften angebracht sind.

Ausgefertigt in Chicago am 7. Dezember 1944 in englischer Sprache. Ein in englischer, französischer und spanischer Sprache abgefasster Text, von denen jeder gleichwertige Rechtsgültigkeit besitzt, liegt zur Zeichnung in Washington, D. C., auf. Die beiden Texte werden in den Archiven der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika hinterlegt werden. Letztere wird den Regierungen aller Staaten, welche das vorliegende Abkommen unterzeichnen oder ihm beitreten, beglaubigte Abschriften zukommen lassen.

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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Ratifikation des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 durch die Schweiz (Abkommen von Chicago). (Vom 27. September 1946.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1946
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	21
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	5107
Datum Date Data	10.10.1946
Seite Page Pagina	608-663
Ref. No	10 035 657

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.