8211**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die
Genehmigung des Übereinkommens über Lufttüchtigkeits-
ausweise eingeführter Luftfahrzeuge**

(Vom 13. März 1961)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen die vorliegende Botschaft betreffend die Genehmigung des am 22. April 1960 in Paris abgeschlossenen Übereinkommens über Lufttüchtigkeitsausweise eingeführter Luftfahrzeuge zu unterbreiten.

A. Allgemeines

Um zum Verkehr zugelassen zu werden, bedarf jedes Luftfahrzeug eines Lufttüchtigkeitsausweises, aus welchem hervorgeht, dass es die Mindestanforderungen an die Flugsicherheit erfüllt. Dieser Ausweis ist zur Ausübung jedes nationalen oder internationalen Luftverkehrs unentbehrlich.

Der Lufttüchtigkeitszustand eines Luftfahrzeuges ist von verschiedenen technischen Gegebenheiten abhängig, die durch nationale Vorschriften festgelegt werden. Im Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (BS 13, 615) wird verlangt, dass die im internationalen Verkehr verwendeten Luftfahrzeuge einen Lufttüchtigkeitsausweis mitführen, der vom Eintragsstaat ausgestellt oder anerkannt worden ist. Der von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ausgearbeitete Anhang 8 zu diesem Abkommen enthält die Mindestanforderungen, welche erfüllt sein müssen, damit ein Luftfahrzeug seinen Lufttüchtigkeitsausweis erhält. Gemäss den Bestimmungen des bereits erwähnten Abkommens müssen die in einem Staat ausgestellten Lufttüchtigkeitsausweise in den andern Mitgliedstaaten anerkannt werden, sofern die Bedingungen, unter denen sie ausgestellt werden, gleich streng oder strenger sind als die von der ICAO ausgearbeiteten Normen. Diese internationale Anerkennung bezieht sich aber nur auf die Überfliegung des Gebietes der beteiligten Staaten und nicht etwa auf die Eintragung oder die Einfuhr von Luftfahrzeugen.

Schon 1947 hatte die Internationale Zivilluftfahrtorganisation geprüft, ob es angebracht sei, eigene technische Bestimmungen aufzustellen, um damit zu erreichen, dass Lufttüchtigkeitsausweise, die auf Grund dieser internationalen Normen ausgestellt werden, nicht nur für den Überflug, sondern auch für die Ein- und Ausfuhr anerkannt würden. Im Hinblick auf die unterschiedlichen nationalen Bestimmungen für die Ausgabe von Lufttüchtigkeitsausweisen schien es jedoch verfrüht, ein Übereinkommen im erwähnten Sinne auszuarbeiten zu wollen, das einige Aussicht auf Annahme durch die interessierten Staaten gehabt hätte.

1950 nahm dann die Mitgliederversammlung der ICAO die Frage wieder auf, nachdem über die Anerkennung von Lufttüchtigkeitsausweisen für den Überflug vollständige und ausführliche Normen geschaffen worden waren. Zu einer weltweiten Einigung über Normen für die Anerkennung von Lufttüchtigkeitsausweisen zum Zwecke der Ein- und Ausfuhr kam es aber auch diesmal nicht. Die Staaten zogen es vor, mit Bezug auf die Ein- und Ausfuhr von Luftfahrzeugen ihre volle Handlungsfreiheit zu bewahren und gegebenenfalls, soweit ihnen eine Ausnahme wünschbar erschien, zweiseitige Abkommen zu schliessen. In den letzten Jahren sind zahlreiche Abkommen dieser Art getroffen worden.

Es hat sich dann gezeigt, dass der Wortlaut dieser geltenden zweiseitigen Abkommen geeignet wäre, unter Vorbehalt von formellen, aber ohne wesentliche materielle Änderungen, auch für Abkommen von grösserer Tragweite verwendet zu werden. Wenn schon der Entwurf zu einem mehrseitigen Abkommen im Rahmen der ICAO die allgemeine Zustimmung der Mitgliedstaaten nicht hatte finden können, blieb doch immer noch die Möglichkeit, einen Erfolg in etwas eingeschränkterem Rahmen anzustreben. Die Schaffung der Europäischen Zivilluftfahrtkommission schien dafür eine günstige Grundlage zu bilden. Hier fanden sich Mitgliedstaaten der ICAO, die durch gleichartige Interessen zusammengeführt worden waren, und die gegenseitig die Normen und Verfahren, welche jeder von ihnen bei der Ausstellung von Lufttüchtigkeitsausweisen anwendet, kannten. Das schuf eine Atmosphäre des Vertrauens, die der Ausarbeitung eines mehrseitigen Übereinkommens förderlich sein musste. Die Erwartungen wurden nicht enttäuscht. Schon nach recht kurzer Zeit legte die Europäische Zivilluftfahrtkommission, wie es Grossbritannien 1957 an deren zweiten Session in Madrid angeregt hatte, den Entwurf zu einem mehrseitigen Abkommen vor. Der Entwurf bezweckte eine Erleichterung der Ein- und Ausfuhr von Luftfahrzeugen, indem die technischen Bestimmungen und das Verwaltungsverfahren vereinheitlicht werden sollten, welche in den verschiedenen Staaten auf die Ausstellung und Anerkennung von Lufttüchtigkeitsausweisen für die einzutragenden Luftfahrzeuge ausländischer Konstrukteure angewendet werden. Nachdem in der Folge das Sekretariat der ICAO in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission einen weiteren Entwurf ausgearbeitet hatte, konnte am 22. April 1960 in Paris ein bereinigter Wortlaut zur Zeichnung aufgelegt werden. Bisher haben zehn Staaten, darunter auch die Schweiz, das Übereinkommen unter-

zeichnet. Schweden hat es als erstes Land ratifiziert, und in weitem Staaten sind die nötigen Schritte zur Ratifikation eingeleitet.

Die Ratifikation des mehrseitigen Übereinkommens ist ein Ausdruck des Vertrauens gegenüber den Herstellerstaaten. Wir sind der Ansicht, dass nichts einer Ratifikation dieses Übereinkommens durch die Schweiz entgegensteht, denn die Erfahrung lehrt, dass die Herstellerstaaten mit Bezug auf die Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge Anforderungen stellen, die auch von uns anerkannt werden können.

Das neue Übereinkommen wird in Kraft treten, sobald es nach den Bestimmungen des Artikels 11 ratifiziert worden ist. Das Interesse an diesem Übereinkommen beruht auf den Möglichkeiten, die sich für Ein- und Ausfuhr von Luftfahrzeugen eröffnen und auf seiner grundsätzlichen Bedeutung für die Fortentwicklung der gegenseitigen Anerkennung der Lufttüchtigkeit.

B. Die einzelnen Bestimmungen des Entwurfs

Artikel 1: Dieser Artikel bezeichnet die Luftfahrzeuge, auf welche das Übereinkommen anwendbar ist, nämlich die zivilen Luftfahrzeuge, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates gebaut worden sind und von einem Vertragsstaat in einen andern eingeführt werden. Dabei wird vorausgesetzt, dass die Lufttüchtigkeit dieser Luftfahrzeuge den im Herstellerstaat anwendbaren Gesetzen und Vorschriften, den internationalen Normen der ICAO, den Betriebsvorschriften des Einfuhrstaates und allen andern besondern Bedingungen entsprechen, welche dieser Staat im voraus bekanntgegeben hat.

Artikel 2: Nach den Bestimmungen dieses Artikels verpflichtet sich die Vertragsstaaten, die gültigen Lufttüchtigkeitsausweise anzuerkennen, welche für die in Artikel 1 erwähnten Luftfahrzeuge ausgestellt worden sind.

Artikel 3: Dieser Artikel schreibt vor, dass den Lufttüchtigkeitsausweisen, die anerkannt werden müssen, die im Anhang angeführten Unterlagen beizufügen sind. Dazu gehören neben dem im Zeitpunkt der Einführung gültigen Lufttüchtigkeitsausweis die Betriebsanleitung für das Luftfahrzeug, die nötigen Anweisungen für den Unterhalt, die Vorschriften über das höchstzulässige Fluggewicht und die Gewichtsverteilung sowie schliesslich alle Prüfungs- und Wartungsberichte, welche über die Ergebnisse der am Luftfahrzeug durchgeführten Kontrollen Aufschluss erteilen.

Artikel 4: Der Einfuhrstaat kann die Anerkennung des vom Ausfuhrstaat ausgestellten Lufttüchtigkeitsausweises von der Erfüllung gewisser Bedingungen abhängig machen, sofern er diese allen Vertragsstaaten zur Kenntnis gebracht hat. Die Ausübung dieses Rechts setzt eine vorgängige Konsultation des Ausfuhr- und allenfalls des Herstellerstaates voraus.

Artikel 5: Dieser Artikel verschafft dem Einfuhrstaat die Möglichkeit, die Anerkennung des Lufttüchtigkeitsausweises aufzuschieben, wenn er Grund hat anzunehmen, das eingeführte Luftfahrzeug genüge den Anforderungen an die Lufttüchtigkeit nicht.

Artikel 6: Diese Bestimmung verpflichtet den Einfuhrstaat, die Gültigkeit fremder Lufttüchtigkeitsausweise in gleicher Weise zu erneuern wie die Gültigkeit eigener Lufttüchtigkeitsausweise.

Artikel 7: Die Vertragsstaaten haben sich gegenseitig über die von ihnen erlassenen Gesetze und sonstigen Vorschriften über Lufttüchtigkeit auf dem laufenden zu halten.

Artikel 8: Den Vertragsstaaten wird die Verpflichtung auferlegt, sich gegenseitig Auskünfte über technische Massnahmen mitzuteilen, die zu treffen sind, um das eingeführte Luftfahrzeug in lufttüchtigem Zustand zu erhalten.

Artikel 9: Das bei der Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens einzuschlagende Verfahren kann Gegenstand unmittelbarer Mitteilungen zwischen den in jedem Vertragsstaat für die Ausstellung oder Gültigkeit von Lufttüchtigkeitsausweisen zuständigen Behörden sein.

Artikel 10 bis 16: Diese Artikel enthalten die in allen internationalen Abkommen üblichen Bestimmungen über Unterzeichnung, Ratifikation, Beitritt, Austritt und Änderung des Übereinkommens.

Das Übereinkommen steht vorläufig nur den Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission (CEAC) zur Zeichnung offen. Zwei Jahre nach seinem Inkrafttreten können ihm jedoch auch weitere Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation beitreten.

Das Übereinkommen tritt 30 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, in welchem wenigstens zwei Staaten ihre Ratifikationsurkunden hinterlegt haben. Abgeschlossen ist es auf unbestimmte Zeit, kann aber jederzeit gekündigt werden. Die Kündigung wird mit dem dreissigsten Tage nach ihrem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation rechtswirksam. Der Bundesbeschluss über die Genehmigung dieses Übereinkommens braucht somit dem fakultativen Referendum nicht unterstellt zu werden.

Der Wortlaut des vorliegenden Übereinkommens ist der Eidgenössischen Luftfahrtkommission zur Prüfung vorgelegt worden. In Übereinstimmung mit dieser Kommission empfehlen wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und beehren uns, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, erneut unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 13. März 1961.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Wahlen

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend
die Genehmigung des Übereinkommens über
Lufttüchtigkeitsausweise eingeführter Luftfahrzeuge

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 13. März 1961,

beschliesst:

Einziges Artikel

Das Übereinkommen vom 22. April 1960 über Lufttüchtigkeitsausweise eingeführter Luftfahrzeuge wird genehmigt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, es zu ratifizieren.

Übereinkommen

über

Lufttüchtigkeitsausweise eingeführter Luftfahrzeuge

Die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens,

In der Erwägung, dass das in Chicago am 7. Dezember 1944 unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt gewisse Bestimmungen über Lufttüchtigkeitsausweise enthält,

In der Erwägung, dass dessenungeachtet kein Übereinkommen über die Ausstellung und Gültigerklärung von Lufttüchtigkeitsausweisen für Luftfahrzeuge vorliegt, die von einem Staat in einen andern eingeführt werden,

In der Erwägung, dass es wünschenswert ist, derartige Abmachungen für diese Luftfahrzeuge zu treffen,

Haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Dieses Übereinkommen findet nur auf zivile Luftfahrzeuge Anwendung, die im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates gebaut worden sind und von einem Vertragsstaat in einen andern eingeführt werden, vorausgesetzt, dass diese Luftfahrzeuge:

- a. in Übereinstimmung mit den im Herstellerstaat anwendbaren Gesetzen und sonstigen Vorschriften über Lufttüchtigkeit gebaut worden sind;
- b. den anwendbaren Mindestanforderungen über Lufttüchtigkeit entsprechen, die auf Grund des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt aufgestellt worden sind;
- c. den Anforderungen der Betriebsvorschriften des Einfuhrstaates entsprechen können; und
- d. allen anderen besonderen Bedingungen genügen, die nach Artikel 4 dieses Übereinkommens bekanntgegeben werden.

Artikel 2

1. Erhält ein Vertragsstaat einen Antrag auf Ausstellung eines Lufttüchtigkeitsausweises für ein Luftfahrzeug, das in sein Hoheitsgebiet eingeführt worden ist oder eingeführt wird und in der Folge in sein Register eingetragen werden soll, so muss er vorbehaltlich der anderen Bestimmungen dieses Übereinkommens entweder:

- a. den vorliegenden Lufttüchtigkeitsausweis dieses Luftfahrzeuges gültig erklären, oder
- b. einen neuen Ausweis ausstellen.

2. Entscheidet sich jedoch dieser Staat für die Ausstellung eines neuen Ausweises, so kann er bis zu dessen Ausstellung den vorliegenden Ausweis für einen Zeitraum gültig erklären, der sechs Monate oder die Gültigkeitsdauer des vorliegenden Ausweises nicht überschreitet, je nachdem, welcher Zeitraum der kürzere ist.

Artikel 3

Jedem Antrag auf Ausstellung oder Gültigerklärung eines Lufttüchtigkeitsausweises nach Artikel 2 sind die in dem Anhang zu diesem Übereinkommen angeführten Unterlagen beizufügen.

Artikel 4

Ein Vertragsstaat, an den ein Antrag nach Artikel 2 dieses Übereinkommens gerichtet worden ist, kann die Gültigerklärung des Ausweises von der Erfüllung besonderer Bedingungen abhängig machen, die jeweils für die Ausstellung seiner eigenen Lufttüchtigkeitsausweise gelten und die allen Vertragsstaaten bekanntgegeben worden sind. Die Ausübung dieses Rechts unterliegt der vorhergehenden Konsultation:

- a. mit dem Staat, der den gültigen Lufttüchtigkeitsausweis für das betreffende Luftfahrzeug ausgestellt hat, und
- b. auf Ersuchen dieses Staates auch mit dem Staat, in dessen Hoheitsgebiet das Luftfahrzeug gebaut wurde.

Artikel 5

1. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Ausstellung oder Gültigerklärung eines Lufttüchtigkeitsausweises für ein Luftfahrzeug, das in sein Hoheitsgebiet eingeführt worden ist oder eingeführt wird, aufzuschieben, wenn:

- a. es sich zeigt, dass das Luftfahrzeug nach weniger strengen Richtlinien unterhalten worden ist als denjenigen, die üblicherweise in diesem Staat gelten;
- b. es sich zeigt, dass das Luftfahrzeug Merkmale aufweist, die für diesen Staat unannehmbar sind;
- c. es sich zeigt, dass das Luftfahrzeug nicht den im Herstellerstaat anwendbaren Gesetzen und sonstigen Vorschriften über Lufttüchtigkeit entspricht; oder
- d. ein Luftfahrzeug, auf das sich Artikel 1, Buchstabe c dieses Übereinkommens bezieht, gegenwärtig nicht den Anforderungen der Betriebsvorschriften des Einfuhrstaates entsprechen kann.

2. In den in Absatz 1, Buchstaben *a, b und c* genannten Fällen kann jeder Vertragsstaat die Ausstellung oder Gültigerklärung eines Lufttüchtigkeitsausweises auch verweigern, nachdem er den Staat, der den vorliegenden Lufttüchtigkeitsausweis ausgestellt hat und, falls dieser es verlangt, auch den Staat, in dessen Hoheitsgebiet das Luftfahrzeug gebaut wurde, konsultiert hat.

Artikel 6

Ein Vertragsstaat, der einen Lufttüchtigkeitsausweis nach den Bestimmungen des Artikels 2 dieses Übereinkommens gültig erklärt, muss bei Ablauf der Gültigkeitsdauer entweder die Gültigkeit des vorliegenden Ausweises nach den für die Verlängerung seiner eigenen Ausweise geltenden Bestimmungen verlängern oder einen neuen Ausweis ausstellen. Nichtsdestoweniger kann sich dieser Staat vorher an den Staat, in dessen Hoheitsgebiet das betreffende Luftfahrzeug gebaut wurde, oder an jeden Vertragsstaat, in dem das Luftfahrzeug früher eingetragen war, wenden.

Artikel 7

Jeder Vertragsstaat unterrichtet die andern Vertragsstaaten soweit wie möglich vollständig und fortlaufend über seine Gesetze und sonstigen Vorschriften über Lufttüchtigkeit, einschliesslich ergänzender Betriebsvorschriften sowie über alle von Zeit zu Zeit vorgenommenen Änderungen. Er gibt auch auf Ersuchen eines Vertragsstaates, der die Bestimmungen des Artikels 2 dieses Übereinkommens anzuwenden beabsichtigt, soweit wie möglich Einzelheiten seiner Gesetze und sonstigen die Lufttüchtigkeit betreffenden Vorschriften bekannt, auf Grund welcher er einen Lufttüchtigkeitsausweis ausgestellt oder gültig erklärt hat.

Artikel 8

Ein Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet ein Luftfahrzeug gebaut und aus dem es in einen anderen Vertragsstaat ausgeführt wird, der in der Folge dieses Luftfahrzeug nach Artikel 2 dieses Übereinkommens mit einem gültigen Lufttüchtigkeitsausweis versieht,

- a. teilt allen andern Vertragsstaaten Einzelheiten der zwingend vorgeschriebenen Änderungen und Nachprüfungen mit, die jederzeit von ihm für dieses Luftfahrzeugmuster gefordert werden können; und
- b. übermittelt soweit wie möglich jedem Vertragsstaat auf Ersuchen Auskünfte und Stellungnahmen betreffend:
 - i. die Bedingungen für die erstmalige Ausstellung des Lufttüchtigkeitsausweises für dieses Luftfahrzeug und
 - ii. grössere Instandsetzungen, die nicht auf Grund der in dem Unterhandbuch enthaltenen Instandsetzungsvorschriften für dieses Luftfahrzeugmuster oder durch den Einbau von Ersatzteilen durchgeführt werden können.

Artikel 9

Das bei der Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens zu befolgende Verfahren kann Gegenstand unmittelbarer Mitteilungen zwischen den in jedem Vertragsstaat mit der Ausstellung oder Gültigerklärung von Lufttüchtigkeitsausweisen befassten zuständigen Behörden sein. Die Entscheidung eines Vertragsstaates über die Auslegung oder Anwendung seiner eigenen Gesetze und sonstigen Vorschriften über Lufttüchtigkeit ist für die Zwecke dieses Übereinkommens endgültig und für jeden andern Vertragsstaat bindend.

Artikel 10

1. Dieses Übereinkommen steht den Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz zur Unterzeichnung offen.

2. Es bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten oder ihrer Genehmigung in Übereinstimmung mit ihren verfassungsmässigen Verfahren.

3. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt.

Artikel 11

1. Sobald zwei der Unterzeichnerstaaten ihre Ratifikationsurkunden zu diesem Übereinkommen hinterlegt haben, tritt es zwischen ihnen am dreissigsten Tag nach Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der seine Ratifikationsurkunde nach diesem Zeitpunkt hinterlegt, tritt es am dreissigsten Tag nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung dieser Urkunde in Kraft.

2. Sobald dieses Übereinkommen in Kraft tritt, wird es durch den Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation bei den Vereinigten Nationen eingetragen.

Artikel 12

1. Dieses Übereinkommen bleibt sechs Monate nach seinem Inkrafttreten zur Unterzeichnung offen. Danach ist es für jeden Nichtunterzeichnerstaat, der Mitglied der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz ist, zum Beitritt offen. Zwei Jahre nach seinem ursprünglichen Inkrafttreten steht es auch Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, die nicht Mitglieder der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz sind, zum Beitritt offen.

2. Der Beitritt eines Staates erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und wird am dreissigsten Tag nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung wirksam.

Artikel 13

1. Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen durch schriftliche Notifikation an den Präsidenten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz und an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation kündigen.

2. Die Kündigung wird am dreissigsten Tag nach Eingang der Kündigungsanzeige bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation wirksam und bezieht sich nur auf den kündigenden Staat, jedoch mit der Einschränkung, dass:

- a. die Bestimmungen des Artikels 8 dieses Übereinkommens nach dem Wirksamwerden der Kündigung noch fünf Jahre in bezug auf Luftfahrzeuge in Kraft bleiben, für die ein Lufttüchtigkeitsausweis nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens gültig erklärt oder ausgestellt worden ist;
- b. die Bestimmungen der Artikel 1 bis 7 und 9 nach dem Wirksamwerden der Kündigung noch zwei Jahre in bezug auf Luftfahrzeuge in Kraft bleiben, für die vor diesem Zeitpunkt ein Antrag auf Gültigerklärung oder Ausstellung eines Lufttüchtigkeitsausweises nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens gestellt worden ist.

Artikel 14

1. Der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation macht dem Präsidenten und allen Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz sowie allen andern, diesem Übereinkommen beigetretenen Staaten, Mitteilung:

- a. von der Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde sowie dem Zeitpunkt der Hinterlegung, binnen fünfzehn Tagen nach diesem Zeitpunkt; und
- b. vom Eingang jeder Kündigungsanzeige sowie dem Zeitpunkt des Eingangs, binnen fünfzehn Tagen nach diesem Zeitpunkt.

2. Der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation notifiziert auch dem Präsidenten und den Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens nach Artikel 11, Absatz 1.

Artikel 15

1. Ein Antrag auf Einberufung einer Tagung der Vertragsstaaten zur Prüfung etwaiger Änderungen des Übereinkommens kann frühestens zwölf Monate nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens von mindestens fünfundzwanzig vom Hundert (25 %) der Vertragsstaaten an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation gerichtet werden. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation beruft eine solche Tagung im Einvernehmen mit dem Präsidenten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz ein, nachdem sie die Vertragsstaaten mindestens drei Monate im voraus davon benachrichtigt hat.

2. Jede vorgeschlagene Änderung des Übereinkommens muss bei der vorgenannten Tagung durch eine Mehrheit der Vertragsstaaten angenommen werden, wobei zwei Drittel der Vertragsstaaten vertreten sein müssen, damit die Tagung abgehalten werden kann.

3. Die Änderung tritt für die Staaten, die sie ratifiziert haben, nach Ratifikation durch die von der vorgenannten Tagung bestimmte Anzahl von Vertragsstaaten oder zu einem späteren, gegebenenfalls von der Tagung bestimmten Zeitpunkt in Kraft.

Artikel 16

Dieses Übereinkommen findet auf alle Hoheitsgebiete des Mutterlandes der Vertragsstaaten Anwendung. Jeder Vertragsstaat kann bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde durch eine an den Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation gerichtete Erklärung das oder die Hoheitsgebiete bestimmen, die als sein Mutterland im Sinne dieses Übereinkommens zu betrachten sind.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichner dieses Übereinkommen mit ihren Unterschriften versehen.

Geschehen zu Paris, am zweiundzwanzigsten April neunzehnhundertsechzig, in einer Urschrift in englischer, französischer und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut in gleicher Weise verbindlich ist.

Dieses Übereinkommen wird bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt, und der Generalsekretär der Organisation übermittelt allen ihren Mitgliedstaaten beglaubigte Abschriften.

Liste der Unterlagen

Die Unterlagen, die nach Artikel 3 des Übereinkommens, dem dieser Anhang beigefügt ist, vorgelegt werden müssen, sind:

- a. ein Lufttüchtigkeitsausweis, ausgestellt, erneuert oder gültig erklärt innerhalb eines Zeitraumes von 60 Tagen unmittelbar vor dem Zeitpunkt, zu dem der Antrag nach Artikel 2 des Übereinkommens gestellt worden ist;
- b. das Flughandbuch des betreffenden Luftfahrzeuges oder ein Ersatz dafür, den der entsprechende Anhang zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt für bestimmte Luftfahrzeugkategorien gestattet; diese Unterlagen müssen die Angaben in einer Form enthalten, die es dem Luftfahrzeug erlaubt, den Betriebsvorschriften und etwaigen diese Vorschriften ergänzenden Begrenzungen zu genügen, die in dem künftigen Eintragungsstaat in Kraft sind, sofern nicht dieser Staat ausdrücklich auf dieses Erfordernis verzichtet;
- c. das Unterhaltshandbuch des betreffenden Luftfahrzeuges, das so zusammengestellt ist, dass es für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges hinreichend Auskunft gibt;
- d. eine Gewichtsliste, die das ermittelte «Leergewicht» des betreffenden Luftfahrzeuges und den entsprechenden Schwerpunkt sowie die Grenzen angibt, innerhalb derer der Schwerpunkt verlagert werden kann. Dieses «Leergewicht» umfasst das Gewicht des festen Ballastes, des unverbrauchbaren Treibstoffes, des nicht ablassbaren Öls, der Gesamtmenge der Motorkühstoffe und der hydraulischen Flüssigkeit sowie das Gewicht aller Zugehör, aller Instrumente, Ausrüstung und Geräte (einschliesslich der Funkausrüstung und ihrer Gehäuse und anderer Teile, die als fest und unbeweglich angesehen werden). Die Gewichtsliste enthält ferner eine Liste der Zugehör, der Ausrüstung, der Geräte und anderer Teile, die als beweglich angesehen werden sowie Einzelheiten über ihr Gewicht und ihren Abstand zum angegebenen Schwerpunkt; und
- e. solche Prüfungs- und Unterhaltsberichte, die notwendig sind, um es dem künftigen Eintragungsstaat zu ermöglichen, festzustellen, ob das Luftfahrzeug den Lufttüchtigkeitsanforderungen dieses Staates genügen kann.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des Übereinkommens über Lufttüchtigkeitsausweise eingeführter Luftfahrzeuge (Vom 13. März 1961)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1961
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8211
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1961
Date	
Data	
Seite	558-569
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 255

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.