

84.008

**Botschaft  
zur Änderung des Übereinkommens  
über die internationale Zivilluftfahrt**

vom 15. Februar 1984

---

Sehr geehrte Herren Präsidenten,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend ein Protokoll vom 6. Oktober 1980 zur Änderung des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt mit dem Antrag auf Zustimmung.

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

15. Februar 1984

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates  
Der Bundespräsident: Schlumpf  
Der Bundeskanzler: Buser

---

## Übersicht

Das am 7. Dezember 1944 in Chikago abgeschlossene Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt (im folgenden «das Übereinkommen») wurde bis heute von 152 Staaten unterzeichnet. Es bildet den rechtlichen Rahmen, der nach dem Zweiten Weltkrieg den Aufschwung der internationalen Zivilluftfahrt ermöglicht hat.

Nach Artikel 17 des Übereinkommens haben die Luftfahrzeuge die Staatszugehörigkeit des Staates, in dem sie eingetragen sind (Eintragsstaat). Zahlreiche Bestimmungen des Übereinkommens auferlegen dem Eintragsstaat, unbesehen davon, wo das Luftfahrzeug eingesetzt wird, bestimmte, nicht übertragbare Aufsichtspflichten. Diese Regelung hat den wirtschaftlich erwünschten Austausch von Luftfahrzeugen zwischen Unternehmen verschiedener Mitgliedstaaten zwar nicht verunmöglicht, aber auch nicht in gewünschtem Masse begünstigt. Mit dem neuen Artikel 83<sup>bis</sup> will man den Mitgliedstaaten nun ermöglichen, bestimmte Aufgaben, die ihnen als Eintragsstaaten überbunden sind, auf den Mitgliedstaat zu übertragen, in welchem das Luftfahrzeug eingesetzt wird (Einsatzstaat).

Schweizerische Luftfahrzeuge werden gelegentlich durch ausländische Unternehmen im Ausland eingesetzt, und umgekehrt setzen gelegentlich schweizerische Unternehmen im Ausland eingetragene Luftfahrzeuge ein. Die Ihnen zur Genehmigung unterbreitete Einfügung des Artikels 83<sup>bis</sup> wird es der Schweiz ermöglichen, bei derartigem Luftfahrzeug-Austausch sachgerecht bestimmte Aufgaben zu übertragen oder zu übernehmen.

# Botschaft

## 1 Allgemeiner Teil

### 11 Das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt

Das Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 bildet den rechtlichen Rahmen, welcher nach dem Zweiten Weltkrieg den Aufschwung der internationalen Zivilluftfahrt ermöglicht hat. Das Übereinkommen trat am 4. April 1947 mit 26 erstarrifizierenden Staaten, darunter der Schweiz, in Kraft (AS 1971 1305, 1975 1552, 1976 496, 1980 418). Derzeit zählt es 152 Mitgliedstaaten.

Das Protokoll, das wir Ihnen zur Genehmigung unterbreiten, wurde von der Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) am 6. Oktober 1980 gestützt auf Artikel 94 des Übereinkommens angenommen. Die Versammlung legte fest, dass für das Inkrafttreten 98 Ratifikationen erforderlich sind. In einer Resolution hat die Versammlung die Mitgliedstaaten aufgefordert, das Protokoll so bald wie möglich zu ratifizieren. Bisher haben 16 Staaten dieser Empfehlung entsprochen.

Durch das im Anhang wiedergegebene Protokoll vom 6. Oktober 1980 wird ein neuer Artikel 83<sup>bis</sup> mit dem Titel «Übertragung bestimmter Funktionen und Aufgaben» in das Übereinkommen eingefügt.

### 12 Vorbereitende Arbeiten

Als Ausgangspunkt für die Ergänzung des Übereinkommens durch den Artikel 83<sup>bis</sup> kann die diplomatische Konferenz von Guadalajara vom September 1961 gelten (Zusatzübereinkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem andern als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr; AS 1964 154). Diese Konferenz betonte in einer besonderen Resolution die Notwendigkeit,

Rechtsfragen zu bearbeiten, welche die Flugsicherheitsvorschriften und deren Durchsetzung berühren und sich bestimmten Staaten dann gestellt haben, wenn ein Luftfahrzeug eines bestimmten Staates durch einen Halter eines andern Staates eingesetzt wird.

In der Folge bemühten sich der Rat der ICAO, die Luftfahrtkommission, ein vom Rat eingesetzter Berichterstatter und eine vom Rat eingesetzte Experten-Gruppe um mögliche Lösungen. Da es sich immer deutlicher zeigte, dass eine Ergänzung des Übereinkommens erforderlich sei, wurde schliesslich der Rechtsausschuss der ICAO mit der Angelegenheit beauftragt. Gestützt auf die Vorarbeiten seines Unterausschusses verabschiedete der Rechtsausschuss in seiner 23. Session (8.–27. Febr. 1978) den neuen Artikel 83<sup>bis</sup>, der in der Folge von der Versammlung am 6. Oktober 1980 ohne Änderung angenommen wurde.

## 13 Würdigung des geltenden Rechts

Zahlreiche Bestimmungen des Übereinkommens, namentlich aber die Artikel 12 (Luftverkehrsregeln), 31 (Lufttüchtigkeit) und 32 (Ausweise der Besatzungen), übertragen dem Staat, in dem diese Luftfahrzeuge eingetragen sind (Eintragsstaat), die Verantwortung für deren sicheren Betrieb. Wird ein Luftfahrzeug während längerer Zeit von einem ausländischen Unternehmen im Ausland eingesetzt, so ist es für den Eintragsstaat oft sehr schwierig oder gar unmöglich, seine Pflichten zu erfüllen. Der Staat hingegen, in welchem das Luftfahrzeug eingesetzt wird (Einsatzstaat) ist hiezu oft weit besser in der Lage. Dies mag dazu beigetragen haben, dass die Gesetzgebungen der Mitgliedstaaten den Austausch von Luftfahrzeugen unter Luftfahrtunternehmen unterschiedlicher Staatsangehörigkeit nicht in einer Weise begünstigen, wie es unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten – optimale Ausnutzung der Flottenkapazitäten – erwünscht wäre. Aus diesen Gründen erwuchs das Bedürfnis nach einer Regelung, die es den Luftfahrtbehörden gestattet, bestimmte Zuständigkeiten und Verpflichtungen zu übertragen. Voraussetzung dazu ist, dass ein bestimmtes Verfahren eingehalten wird und dass die Luftfahrzeughalter entsprechende privatrechtliche Abmachungen getroffen haben.

## 2 Besonderer Teil

### 21 Artikel 83<sup>bis</sup> Buchstabe a

Diese Bestimmung bildet das Kernstück der Änderung, indem sie die Aufgaben und Zuständigkeiten aufführt, die der Eintragsstaat dem Einsatzstaat abtreten kann. Es handelt sich um

- die Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln (Art. 12),
- die Zuständigkeiten hinsichtlich Funkausrüstung (Art. 30),
- die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit (Art. 31) und
- die Ausweise der Besatzungen (Art. 32 Bst. a).

Nachstehend die aufgeführten Bestimmungen im Wortlaut:

#### *Artikel 12* Luftverkehrsregeln

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, Massnahmen zu treffen, um zu gewährleisten, dass jedes Luftfahrzeug, das sein Hoheitsgebiet überfliegt oder innerhalb seines Hoheitsgebietes verkehrt, und jedes sein Hoheitszeichen tragende Luftfahrzeug, wo immer es sich befindet, die dort geltenden Regeln und Vorschriften für den Flug und die Bewegung von Luftfahrzeugen befolgt. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, seine eigenen diesbezüglichen Vorschriften so weit wie möglich denjenigen anzupassen, die jeweils auf Grund dieses Übereinkommens festgelegt werden. Über dem offenen Meer gelten die auf Grund dieses Übereinkommens festgelegten Regeln. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, die Verfolgung aller Personen zu gewährleisten, die gegen die anzuwendenden Vorschriften verstossen.

#### *Artikel 30* Luftfahrzeugfunkausrüstung

- a) Die Luftfahrzeuge jedes Vertragsstaates dürfen in oder über dem Hoheitsgebiet anderer Vertragsstaaten Funksendegeräte nur mitführen, wenn von den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, eine Bewilligung zum Einbau und Betrieb dieser

Geräte ausgestellt worden ist. Die Funksendegeräte sind im Hoheitsgebiet des überfliegenen Staates gemäss den von diesem Staat festgelegten Vorschriften zu benutzen.

- b) Funksendegeräte dürfen nur von den Mitgliedern der Flugbesatzung benutzt werden, die für diesen Zweck einen besonderen Ausweis besitzen, der von den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt ist.

*Artikel 31* Lufttüchtigkeitszeugnisse

Jedes in der internationalen Luftfahrt verwendete Luftfahrzeug muss mit einem Lufttüchtigkeitszeugnis versehen sein, das von dem Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt oder als gültig erklärt wurde.

*Artikel 32 Buchstabe a* Ausweise für Luftfahrtpersonal

- a) Der Pilot und die anderen Mitglieder der Flugbesatzung jedes in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuges müssen Befähigungszeugnisse und Ausweise besitzen, die von dem Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt oder als gültig erklärt wurden.

Die in diesen Bestimmungen des Übereinkommens enthaltenen Aufgaben kann der Eintragungsstaat ganz oder teilweise dem Einsatzstaat übertragen. Der letzte Satz des neuen Artikels 83<sup>bis</sup> stellt klar, dass der Registerstaat im Umfange der vereinbarten Übertragung von seiner Verantwortung befreit wird und zwar, was entscheidend ist, auch gegenüber allen anderen Mitgliedstaaten des Übereinkommens. Schon bisher haben Behörden, auch die schweizerischen, gelegentlich die Übertragung von Aufsichtsaufgaben vereinbart. Diese Vereinbarungen vermochten indes in keinem Falle Wirkungen gegenüber nicht beteiligten Mitgliedstaaten zu entfalten.

Voraussetzung für eine solche Übertragung von Aufgaben wird sein, dass die betreffenden Unternehmen privatrechtliche Abmachungen über den Einsatz des Luftfahrzeuges getroffen haben; der Inhalt dieser Vereinbarungen wurde im Protokoll bewusst offen formuliert: Vereinbarung über das Vermieten, das Verchartern oder den Austausch von Luftfahrzeugen oder irgendeine andere Vereinbarung (accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef ou tout autre arrangement similaire, agreement for the lease, charter or interchange of the aircraft or any similar arrangement).

## **22 Artikel 83<sup>bis</sup> Buchstabe b**

Diese Bestimmung legt fest, von welchem Zeitpunkt an die Übertragung Drittstaaten entgegengehalten werden kann. Es ist dies, soweit diese Staaten nicht bereits durch einen der beiden beteiligten Mitgliedstaaten direkt orientiert wurden, der Zeitpunkt der Bekanntmachung durch den Rat der ICAO.

Aufgrund dieser Bestimmung kann die Regelung der Buchstaben a und b auch auf internationale Betriebsstellen (Art. 77 des Übereinkommens) angewendet werden. Solche internationale Betriebsstellen wurden allerdings bis heute noch nie gebildet, weder in der Schweiz noch in anderen Ländern.

### 3 Landesrechtliche Zuständigkeit

Im Hinblick auf das Inkrafttreten des neuen Artikels 83<sup>bis</sup> stellt sich die Frage, wer in der Schweiz zum Abschluss der Vereinbarungen im Sinne dieser Bestimmungen zuständig sein wird. Nach Artikel 3<sup>bis</sup> des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0) ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt ermächtigt, mit ausländischen Luftfahrtbehörden oder internationalen Organisationen Vereinbarungen über die technische Zusammenarbeit, namentlich über die Aufsicht über die Luftfahrtbetriebe, zu treffen. Gemäss bisheriger Praxis war in der Zusammenarbeit auch die Ermächtigung zur Übertragung von Aufsichtsbefugnissen eingeschlossen; es sei auf die zwischen den Luftfahrtbehörden der Niederlande, Dänemarks, Norwegens, Schwedens, Frankreichs und der Schweiz abgeschlossene Vereinbarung vom 27. November 1972 über die gegenseitige technische Zusammenarbeit (sogenannte NSSF-Vereinbarung) hingewiesen. Wir gehen demnach davon aus, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt die in Frage stehenden Vereinbarungen, handle es sich um die Übertragung oder um die Übernahme von Aufsichtsaufgaben, im Einvernehmen mit den übrigen interessierten Bundesstellen abschliessen wird.

Vereinbarungen im Sinne des Artikels 83<sup>bis</sup> des Übereinkommens wird das Bundesamt für Zivilluftfahrt indessen zum vornherein nur abschliessen können, wenn es vom Einsatz ausländischer Luftfahrzeuge in der Schweiz und vom Einsatz schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland Kenntnis hat und auch über die Rechtsgrundlage verfügt, um entsprechende Anordnungen treffen zu können. Unter diesem Blickwinkel mag von Interesse sein, dass sich das geltende schweizerische Luftrecht auf folgende Regelungen beschränkt.

#### *Einsatz schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland:*

Für die Aufsicht sowohl über den *gewerbsmässigen wie für den nichtgewerbsmässigen* Bereich ist Artikel 25 Absatz 3 des Reglementes vom 25. März 1975 über die Ausweise des Flugpersonals (SR 748.222.1) von Bedeutung: «Für die dauernde Ausübung einer erlaubnispflichtigen Tätigkeit an Bord schweizerischer Luftfahrzeuge muss ein schweizerischer Ausweis erworben werden; das Bundesamt für Zivilluftfahrt legt die hiefür zu erfüllenden Bedingungen fest.»

*Gewerbsmässige Flüge im Ausland* können nach Artikel 34 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) «eingeschränkt oder untersagt werden, wenn es die Betriebssicherheit oder politische Gründe erfordern.» Die Unternehmen des *Linienverkehrs* unterstehen einer besonderen Meldepflicht: Der Swissair wird in der vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement am 19. Dezember 1966 erteilten Konzession vorgeschrieben, dass sie das Bundesamt für Zivilluftfahrt unter anderem über ihre «wichtigen Verträge mit anderen Luftver-

kehrsunternehmungen oder Luftfahrtbetrieben, namentlich über Zusammenarbeits- und Poolverträge» informieren muss. Eine entsprechende Regelung enthält auch die der Crossair am 3. Oktober 1983 erteilte Konzession.

Für den übrigen gewerbsmässigen Luftverkehr, d. h. für den *Nichtlinienverkehr*, wird in die Allgemeine Betriebsbewilligung regelmässig die folgende Klausel aufgenommen: «Werden Luftfahrzeuge mit oder ohne Besatzung einem in- oder ausländischen Luftverkehrsunternehmen zum Betrieb überlassen, so ist dies dem Bundesamt für Zivilluftfahrt zum voraus zu melden.»

Luftfahrzeuge, die in der Schweiz für *nichtgewerbsmässige* Flüge zugelassen sind, unterstehen keiner Meldepflicht, die der Regelung im gewerbsmässigen Luftverkehr entspricht.

#### *Einsatz ausländischer Luftfahrzeuge in der Schweiz:*

Sowohl im *Linienverkehr als auch im übrigen gewerbsmässigen Verkehr* ist der Einsatz von ausländischen Luftfahrzeugen in der Schweiz der Bewilligungspflicht unterstellt (Art. 102 Abs. 3 und Art. 116 Abs. 2 der Luftfahrtverordnung; SR 748.01).

Für den *nichtgewerbsmässigen Verkehr* besteht keine Bewilligungspflicht, die der im gewerbsmässigen Verkehr geltenden Regelung entspricht.

Da an Vereinbarungen im Sinne von Artikel 83<sup>bis</sup> des Übereinkommens in erster Linie die staatlichen Aufsichtsorgane und erst in zweiter Linie die Halter von Luftfahrzeugen interessiert sind, wird zu prüfen sein, ob die vorstehend dargelegten bestehenden, recht rudimentären Regelungen, namentlich was den Einsatz schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland anbelangt, nicht im Hinblick auf das Inkrafttreten dieser Änderung des Übereinkommens der Ergänzung bedürfen. Da die Ratifikation der Änderung des Übereinkommens in 98 Staaten noch einige Zeit beanspruchen wird, dürfte hiefür genügend Zeit zur Verfügung stehen.

## **4 Ergebnis von Konsultationen**

Die Eidgenössische Luftfahrtkommission, der die Begutachtung von wichtigen Fragen der Luftfahrt obliegt (Art. 5 LFG; SR 748.0; Verordnung vom 5. Juni 1950 über die Luftfahrtkommission; SR 748.112.3), hat sich an ihrer Sitzung vom 2. November 1983 für die Ratifikation des Protokolls vom 6. Oktober 1980 ausgesprochen.

## **5 Finanzielle und personelle Auswirkungen**

Die Ratifikation des Artikels 83<sup>bis</sup> verpflichtet die Schweiz weder zur Übertragung noch zur Übernahme von Aufsichtsbefugnissen und hat insofern unmittelbar keine finanziellen und personellen Auswirkungen. In welchem Umfang wir in den kommenden Jahren von der in dieser Bestimmung enthaltenen Ermächtigung Gebrauch machen werden, ist heute schwer abschätzbar.

Kantone und Gemeinden werden durch die Vorlage nicht belastet.

## **6 Richtlinien der Regierungspolitik**

Die Vorlage ist in den Richtlinien der Regierungspolitik 1983–1987 (BBl 1984 I 157, Anhang 2) enthalten.

## **7 Verfassungsmässigkeit**

Die Bundesversammlung ist gestützt auf Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung für die Genehmigung des Protokolls vom 6. Oktober 1980 zuständig. Der Genehmigungsbeschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum nach Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe a der Bundesverfassung. Das Übereinkommen ist nach Artikel 95 jederzeit kündbar, wobei die Kündigung nach zwölf Monaten wirksam wird.

9743



# **Bundesbeschluss zur Änderung des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt**

*Entwurf*

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 15. Februar 1984<sup>1)</sup>,  
beschliesst:*

## **Art. 1**

<sup>1</sup> Das Protokoll vom 6. Oktober 1980 betreffend eine Änderung des Übereinkommens vom 7. Dezember 1944<sup>2)</sup> über die internationale Zivilluftfahrt wird genehmigt.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird ermächtigt, das Protokoll zu ratifizieren.

## **Art. 2**

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

9743

<sup>1)</sup> BBl 1984 I 665

<sup>2)</sup> AS 1971 1305

# Protokoll zur Änderung des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt

Übersetzung<sup>1)</sup>

Unterzeichnet in Montreal am 6. Oktober 1980

---

## *Die Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation,*

zusammengetreten am 6. Oktober 1980 in Montreal zu ihrer 23. Sitzung,  
in Kenntnis der Resolutionen A21-22 und A22-28 über das Vermieten, das Verchartern und den Austausch von Luftfahrzeugen im internationalen Luftverkehr,

in Kenntnis des während der 23. Sitzung des Rechtsausschusses ausgearbeiteten Änderungsentwurfs zum Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt,  
in Kenntnis der Tatsache, dass bei den Vertragsstaaten allgemein der Wunsch besteht, eine Vorschrift für die Übertragung bestimmter Funktionen und Aufgaben des Eintragsstaates auf den Staat des Luftfahrzeughalters vorzusehen, wenn es sich um das Vermieten, das Verchartern oder den Austausch oder sonstige Vereinbarungen dieser Art für ein solches Luftfahrzeug handelt,

in der Erwägung, dass für den vorgenannten Zweck eine Änderung des am 7. Dezember 1944 in Chicago beschlossenen Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt erforderlich ist,

1. Billigt in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 94(a) des vorgenannten Übereinkommens folgenden Abänderungsvorschlag zu diesem Übereinkommen:

Nach Artikel 83 ist folgender neuer Artikel 83<sup>bis</sup> einzufügen:

### *«Artikel 83<sup>bis</sup> Übertragung bestimmter Funktionen und Aufgaben*

- a) Wird ein in einem Vertragsstaat eingetragenes Luftfahrzeug gemäss einer Vereinbarung über das Vermieten, das Verchartern oder den Austausch des Luftfahrzeugs oder irgendeiner anderen Vereinbarung durch einen Luftfahrzeughalter betrieben, der seinen Hauptgeschäftssitz oder, ist ein solcher nicht vorhanden, seinen ständigen Aufenthalt in einem anderen Vertragsstaat hat, kann der Eintragsstaat unbeschadet der Artikel 12, 30, 31 und 32(a) diesem anderen Staat durch Vereinbarung die Funktionen und Aufgaben des Eintragsstaates

SR...

<sup>1)</sup> Übersetzung des französischen Originaltextes.

nach den Artikeln 12, 30, 31 und 32(a) entweder ganz oder teilweise für dieses Luftfahrzeug übertragen. Der Eintragungsstaat wird von der Zuständigkeit für die übertragenen Funktionen und Aufgaben entbunden.

- b) Die Übertragung wird für andere Vertragsstaaten erst wirksam, wenn entweder die Vereinbarung zwischen den betreffenden Staaten, in der diese Übertragung festgelegt wird, beim Rat registriert und gemäss Artikel 83 veröffentlicht wurde, oder wenn das Bestehen und der Umfang der Vereinbarung den Behörden des anderen Vertragsstaates oder der andern Vertragsstaaten durch einen Vertragsstaat dieser Vereinbarung mitgeteilt wurden.
  - c) Die Bestimmungen der Absätze a) und b) gelten auch für Fälle nach Artikel 77.»
2. Legt in Übereinstimmung mit Artikel 94 Absatz a) dieses Abkommens fest, dass die vorgeschlagene Änderung nach Ratifizierung durch 98 Vertragsstaaten in Kraft tritt, und
3. Beschliesst, dass der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ein Protokoll anfertigen soll, das den Änderungsvorschlag sowie die nachstehenden Punkte enthält, und zwar in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache, wobei jede Fassung gleichermaßen verbindlich ist:
- a) Das Protokoll wird vom Präsidenten und dem Generalsekretär der Versammlung unterzeichnet.
  - b) Das Protokoll liegt für alle Staaten, die das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt unterzeichnet haben oder diesem beigetreten sind, zur Ratifizierung auf.
  - c) Die Ratifikationsurkunden werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.
  - d) Das Protokoll tritt für alle Staaten, die es ratifiziert haben, am Tag der Hinterlegung der 98. Ratifikationsurkunde in Kraft.
  - e) Der Generalsekretär unterrichtet alle Vertragsstaaten unverzüglich über den Zeitpunkt der Hinterlegung jeder Ratifizierung des Protokolls.
  - f) Der Generalsekretär unterrichtet alle Vertragsstaaten des Übereinkommens unverzüglich über den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls.
  - g) Für jeden Staat, der das Protokoll nach dem oben genannten Zeitpunkt ratifiziert, tritt das Protokoll nach Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Kraft.

Entsprechend dem obigen Beschluss der Versammlung wurde dieses Protokoll vom Generalsekretär der Organisation angefertigt.

*Zu Urkund dessen* haben der Präsident und der Generalsekretär der vorgenannten 32. Sitzung der Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, zu diesem Zwecke von der Versammlung gehörig bevollmächtigt, dieses Protokoll unterzeichnet.

Geschehen zu Montreal, am 6. Oktober 1980, in einem einzigen Dokument in französischer, englischer, russischer und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Dieses Protokoll wird im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt, und der Generalsekretär der Organisation übermittelt allen Vertragsstaaten des am 7. Dezember 1944 in Chicago geschlossenen Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt beglaubigte übereinstimmende Abschriften.

R. S. Nyaga  
Präsident der 23. Sitzung  
der Versammlung

Yves Lambert  
Generalsekretär

## **Botschaft zur Änderung des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 15. Februar 1984**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	84.008
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.03.1984
Date	
Data	
Seite	665-676
Page	
Pagina	
Ref. No	10 049 238

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.