

Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt

vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411)
zuletzt geändert durch Protokoll vom 10. Mai 1984 (BGBl. 1996 II S. 210,
1999 II S. 307)
(Übersetzung)

Präambel

IN DER ERWÄGUNG, daß die zukünftige Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt in hohem Maße dazu beitragen kann, Freundschaft und Verständnis zwischen den Staaten und Völkern der Welt zu wecken und zu erhalten, ihr Mißbrauch jedoch zu einer Bedrohung der allgemeinen Sicherheit führen kann; und

IN DER ERWÄGUNG, daß es wünschenswert ist, zwischen den Staaten und Völkern Unstimmigkeiten zu vermeiden und jene Zusammenarbeit zu fördern, von der der Friede der Welt abhängt;

HABEN die unterzeichneten Regierungen sich auf gewisse Grundsätze und Übereinkommen geeinigt, damit die internationale Zivilluftfahrt sich sicher und geordnet entwickeln kann, und damit internationale Luftverkehrsdienste auf der Grundlage gleicher Möglichkeiten eingerichtet und gesund und wirtschaftlich betrieben werden können;

Sie haben demgemäß zu diesem Zweck dieses Abkommen abgeschlossen.

TEIL I

Die Luftfahrt

Kapitel I

Allgemeine Grundsätze und Anwendung des Abkommens

Artikel 1 Lufthoheit

Die Vertragsstaaten erkennen an, daß jeder Staat über seinem Hoheitsgebiet volle und ausschließliche Lufthoheit besitzt.

Artikel 2 Hoheitsgebiet

Im Sinne dieses Abkommens gelten als Gebiet eines Staates die der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Schutze oder der Mandatsgewalt dieses Staates unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer.

Artikel 3 Privat- und Staatsluftfahrzeuge

(a) Dieses Abkommen findet nur auf Privatluftfahrzeuge Anwendung; auf Staatsluftfahrzeuge ist es nicht anwendbar.

(b) Luftfahrzeuge, die im Militär-, Zoll- und Polizeidienst verwendet werden, gelten als Staatsluftfahrzeuge.

(c) Staatsluftfahrzeuge eines Vertragsstaats dürfen das Hoheitsgebiet eines anderen Staates nur auf Grund einer durch besondere Vereinbarung oder auf andere Weise erteilten Ermächtigung und nur nach Maßgabe der in dieser festgesetzten Bedingungen überfliegen oder dort landen.

(d) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, bei dem Erlaß von Vorschriften für ihre Staatsluftfahrzeuge auf die Sicherheit des Verkehrs der Privatluftfahrzeuge gebührend Rücksicht zu nehmen.

Artikel 3^{bis}

(a) Die Vertragsstaaten anerkennen, daß sich jeder Staat der Anwendung von Waffen gegen im Flug befindliche Zivilluftfahrzeuge enthalten muß und daß im Fall des Ansteuerns das Leben der Personen an Bord und die Sicherheit des Luftfahrzeugs nicht gefährdet werden dürfen. Diese Bestimmung ist nicht so auszulegen, als ändere sie in irgendeiner Weise die in der Charta der Vereinten Nationen niedergelegten Rechte und Pflichten der Staaten.

(b) Die Vertragsstaaten anerkennen, daß jeder Staat in Wahrnehmung seiner Staatshoheit berechtigt ist, die Landung eines Zivilluftfahrzeugs auf einem bestimmten Flughafen zu verlangen, wenn dieses unbefugt sein Hoheitsgebiet überfliegt oder wenn ausreichende Gründe für die Schlußfolgerung vorliegen, daß es zu Zwecken benutzt wird, die mit den Zielen dieses Abkommens unvereinbar sind; er kann einem solchen Luftfahrzeug auch alle sonstigen Anweisungen erteilen, um derartige Verletzungen zu beenden. Zu diesem Zweck können sich die Vertragsstaaten aller geeigneten Mittel bedienen, die im Einklang mit den einschlägigen Regeln des Völkerrechts stehen, einschließlich der einschlägigen Bestimmungen dieses Abkommens, insbesondere mit Absatz a dieses Artikels. Jeder Vertragsstaat erklärt sich einverstanden, seine geltenden Vorschriften über das Abfangen von Zivilluftfahrzeugen zu veröffentlichen.

(c) Jedes Zivilluftfahrzeug hat eine in Übereinstimmung mit Absatz b dieses Artikels erteilte Anweisung zu befolgen. Zu diesem Zweck nimmt jeder Vertragsstaat alle erforderlichen Bestimmungen in seine nationalen Gesetze oder Vorschriften auf, um eine derartige Befolgung für alle Zivilluftfahrzeuge verbindlich zu machen, die in diesem Staat eingetragen sind oder von einem Halter betrieben werden, der seinen Hauptgeschäftssitz oder seinen ständigen Aufenthalt in diesem Staat hat. Jeder Vertragsstaat unterwirft jegliche Verletzung dieser anzuwendenden Gesetze oder Vorschriften schweren Sanktionen und unterbreitet den Fall seinen zuständigen Behörden gemäß seinen Gesetzen oder Vorschriften.

(d) Jeder Vertragsstaat trifft geeignete Maßnahmen im Hinblick auf ein Verbot der vorsätzlichen Verwendung eines Zivilluftfahrzeugs, das in diesem Staat eingetragen ist oder von einem Halter betrieben wird, der seinen Hauptgeschäftssitz oder seinen ständigen Aufenthalt in diesem Staat hat, für Zwecke, die mit den Zielen dieses Abkommens unvereinbar sind. Diese Bestimmung läßt Absatz a unberührt und schränkt die Absätze b und c dieses Artikels nicht ein.

Artikel 4 Mißbrauch der Zivilluftfahrt

Jeder Vertragsstaat erklärt sich damit einverstanden, die Zivilluftfahrt nicht für Zwecke zu benutzen, die mit den Zielen dieses Abkommens unvereinbar sind.

Kapitel II

Flüge über dem Hoheitsgebiet von Vertragsstaaten

Artikel 5 Recht auf nicht planmäßige Flüge

Jeder Vertragsstaat erklärt sich damit einverstanden, daß alle nicht im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge der anderen Vertragsstaaten vorbehaltlich der Beachtung der Bestimmungen dieses Abkommens berechtigt sind, ohne Einholung einer vorherigen Erlaubnis in sein Hoheitsgebiet einzufliegen oder es ohne Aufenthalt zu durchfliegen, und dort nicht gewerbliche Landungen vorzunehmen, vorbehaltlich des Rechts des

überflogenen Staates, eine Landung zu verlangen. Jeder Vertragsstaat behält sich jedoch das Recht vor, aus Gründen der Flugsicherheit zu verlangen, daß Luftfahrzeuge, die sich in unzugängliche Gebiete oder solche ohne genügende Luftfahrteinrichtungen begeben wollen, vorgeschriebene Strecken einhalten oder eine Sondererlaubnis für solche Flüge einholen.

Werden die genannten Luftfahrzeuge außerhalb des planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs zur entgeltlichen oder mietweisen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post verwendet, so haben sie nach Maßgabe der Bestimmungen des Artikels 7 auch das Recht, Fluggäste, Fracht oder Post aufzunehmen und abzusetzen, vorbehaltlich des Rechts eines jeden Staates, die ihm wünschenswert erscheinenden Vorschriften, Bedingungen oder Beschränkungen aufzuerlegen.

Artikel 6 Planmäßiger Fluglinienverkehr

Planmäßiger internationaler Fluglinienverkehr über oder in das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats darf nur mit der besonderen Erlaubnis oder einer sonstigen Ermächtigung dieses Staates und nur in Übereinstimmung mit den Bedingungen dieser Erlaubnis oder Ermächtigung betrieben werden.

Artikel 7 Kabotage

Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, den Luftfahrzeugen anderer Vertragsstaaten die Erlaubnis zu verweigern, innerhalb seines Hoheitsgebiets Fluggäste, Post und Fracht zur entgeltlichen Beförderung nach einem anderen Ort innerhalb seines Hoheitsgebiets aufzunehmen. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, keine Übereinkommen zu treffen, die auf der Grundlage der Ausschließlichkeit einem anderen Staat oder einem Luftverkehrsunternehmen eines anderen Staates ein solches Recht ausdrücklich zusichern, und auch kein solches ausschließliches Recht von einem anderen Staat zu erwerben.

Artikel 8 Unbemannte Luftfahrzeuge

Luftfahrzeuge, die unbemannt geflogen werden können, dürfen das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats ohne Führer nur mit besonderer Ermächtigung dieses Staates und nur in Übereinstimmung mit den Bedingungen dieser Ermächtigung überfliegen. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß Flüge solcher unbemannter Luftfahrzeuge in für Zivilluftfahrzeuge offen stehenden Gebieten so überwacht werden, daß eine Gefahr für Zivilluftfahrzeuge vermieden wird.

Artikel 9 Sperrgebiete

(a) Jeder Vertragsstaat kann aus Gründen der militärischen Notwendigkeit oder öffentlichen Sicherheit das Überfliegen bestimmter Teile seines Hoheitsgebiets für Luftfahrzeuge anderer Staaten einheitlich beschränken oder verbieten vorausgesetzt, daß in dieser Beziehung zwischen den eigenen im internationalen planmäßigen Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen und den in gleicher Weise eingesetzten Luftfahrzeugen der anderen Vertragsstaaten kein Unterschied gemacht wird. Die Sperrgebiete müssen sich nach Ausdehnung und Lage in vernünftigen Grenzen halten, damit sie die Luftfahrt nicht unnötig behindern. Beschreibungen solcher Sperrgebiete im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats und alle späteren Änderungen sind den anderen Vertragsstaaten und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation sobald wie möglich mitzuteilen.

(b) Jeder Vertragsstaat behält sich ferner das Recht vor, unter außergewöhnlichen Umständen oder während der Zeit eines Notstandes oder im

Interesse der öffentlichen Sicherheit mit sofortiger Wirkung das Überfliegen seines gesamten Hoheitsgebiets oder eines Teiles davon zeitweilig zu beschränken oder zu verbieten, unter der Bedingung, daß diese Beschränkung oder dieses Verbot ohne Unterschied der Staatszugehörigkeit auf die Luftfahrzeuge aller anderen Staaten angewendet wird.

(c) Jeder Vertragsstaat kann nach von ihm erlassenen Vorschriften von jedem Luftfahrzeug, das in die in den Absätzen (a) und (b) genannten Gebiete einfliegt, verlangen, daß es sobald wie möglich auf einem bestimmten Flughafen innerhalb seines Hoheitsgebiets landet.

Artikel 10 Landung auf Zollflughäfen

Abgesehen von Fällen, in denen Luftfahrzeuge nach den Bestimmungen dieses Abkommens oder auf Grund einer besonderen Ermächtigung das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats ohne Landung überfliegen dürfen, hat jedes Luftfahrzeug, das in das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats einfliegt, auf einem von diesem Staat für Zwecke der Zollabfertigung oder sonstiger Untersuchung bestimmten Flughafen zu landen, sofern die Vorschriften dieses Staats es verlangen. Beim Verlassen des Hoheitsgebietes eines Vertragsstaats hat das Luftfahrzeug von einem auf gleiche Weise bestimmten Zollflughafen abzufliegen. Einzelheiten über alle als solche bestimmten Zollflughäfen sind von jedem Staat zu veröffentlichen und der gemäß Teil II dieses Abkommens errichteten Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Mitteilung an alle anderen Vertragsstaaten zu übersenden.

Artikel 11 Anwendbarkeit von Luftverkehrsvorschriften

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens sind die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaats über den Ein- oder Ausflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge nach oder aus seinem Hoheitsgebiet oder über den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb seines Hoheitsgebiets auf die Luftfahrzeuge aller Vertragsstaaten ohne Unterschied der Staatszugehörigkeit anzuwenden; sie sind von diesen Luftfahrzeugen beim Einflug, Ausflug und innerhalb des Hoheitsgebiets dieses Staates zu befolgen.

Artikel 12 Luftverkehrsregeln

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, durch Maßnahmen sicherzustellen, daß jedes sein Hoheitsgebiet überfliegende oder darin verkehrende sowie jedes mit seinem Staatszugehörigkeitszeichen versehene Luftfahrzeug, wo immer es sich befinden mag, die in dem entsprechenden Hoheitsgebiet geltenden Flug- und Luftverkehrsregeln und -vorschriften befolgt. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, seine eigenen diesbezüglichen Vorschriften so weit wie möglich denjenigen anzugleichen, die jeweils auf Grund dieses Abkommens erlassen werden. Über dem offenen Meer gelten die auf Grund dieses Abkommens aufgestellten Regeln. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, die Verfolgung aller Personen sicherzustellen, welche die anzuwendenden Vorschriften verletzen.

Artikel 13 Einreise- und Abfertigungsvorschriften

Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaats über den Ein- und Ausflug von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht eines Luftfahrzeugs nach oder aus seinem Hoheitsgebiet, wie z. B. Einreise-, Abfertigungs-, Einwanderungs-, Paß-, Zoll- und Quarantänenvorschriften, sind durch oder in Bezug auf die Fluggäste,

Besatzungen oder Fracht bei dem Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet dieses Staates zu befolgen.

Artikel 14 Verhütung der Verbreitung von Krankheiten

Jeder Vertragsstaat erklärt sich damit einverstanden, wirksame Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, daß Cholera, Typhus (epidemisch), Pocken, Gelbfieber, Pest und sonstige durch die Vertragsstaaten jeweils zu bezeichnende ansteckende Krankheiten durch die Luftfahrt verbreitet werden. Zu diesem Zweck halten die Vertragsstaaten enge Verbindung mit den Stellen, die mit internationalen Vorschriften für die auf Luftfahrzeuge anwendbaren sanitären Maßnahmen befaßt sind. Hierdurch wird die Anwendung eines auf diesem Gebiet bestehenden internationalen Abkommens, dessen Vertragsparteien die Vertragsstaaten sein können, nicht beeinträchtigt.

Artikel 15 Flughafen- und ähnliche Gebühren

Jeder Flughafen in einem Vertragsstaat, der den inländischen Luftfahrzeugen zur öffentlichen Benutzung zur Verfügung steht, steht vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 68 unter einheitlichen Bedingungen gleichermaßen den Luftfahrzeugen aller anderen Vertragsstaaten offen. Dieselben einheitlichen Bedingungen finden Anwendung für die Luftfahrzeuge eines jeden Vertragsstaats bei der Benutzung aller Luftfahrteinrichtungen einschließlich der Funk- und Wetterdienste, die der Öffentlichkeit für die Sicherheit und schnelle Abwicklung des Luftverkehrs zur Verfügung gestellt werden.

Alle Gebühren, die von einem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen durch Luftfahrzeuge eines anderen Vertragsstaats erhoben werden oder deren Erhebung von einem Vertragsstaat zugelassen wird, dürfen (a) für Luftfahrzeuge, die nicht im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, nicht höher sein, als die Gebühren, die inländische Luftfahrzeuge derselben Klasse, die in gleichartiger Weise verwendet werden, bezahlen würden, und

(b) für Luftfahrzeuge, die im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, nicht höher sein als die Gebühren, die inländische Luftfahrzeuge, die in einem gleichartigen internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bezahlen würden.

Alle diese Gebühren sind zu veröffentlichen und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen; die für die Benutzung von Flughäfen und anderen Einrichtungen erhobenen Gebühren unterliegen auf Vorstellung eines interessierten Vertragsstaats einer Nachprüfung durch den Rat, der einen diesbezüglichen Bericht abfaßt und dem beteiligten Staat oder den beteiligten Staaten Empfehlungen zur Erwägung vorlegt. Die Vertragsstaaten erheben keine Gebühren, Taxen oder sonstigen Abgaben für ihr Hoheitsgebiet lediglich für das Recht der Durchreise, Einreise oder Ausreise eines Luftfahrzeugs eines Vertragsstaats oder der an Bord befindlichen Personen oder Güter.

Artikel 16 Untersuchung der Luftfahrzeuge

Die zuständigen Behörden jedes Vertragsstaats sind berechtigt, die Luftfahrzeuge eines anderen Vertragsstaats bei der Landung oder beim Abflug ohne unbillige Verzögerung zu untersuchen und die Zeugnisse und anderen durch dieses Abkommen vorgeschriebenen Papiere zu prüfen.

Kapitel III

Staatszugehörigkeit der Luftfahrzeuge

Artikel 17 Staatszugehörigkeit der Luftfahrzeuge

Luftfahrzeuge haben die Staatszugehörigkeit des Staates, in dem sie eingetragen sind.

Artikel 18 Mehrfache Eintragung

Ein Luftfahrzeug kann nicht in mehreren Staaten gültig eingetragen sein, die Eintragung kann aber von einem Staat auf einen anderen übertragen werden.

Artikel 19 Staatliche Gesetze über die Eintragung

Die Eintragung oder die Übertragung der Eintragung von Luftfahrzeugen erfolgt in jedem Vertragsstaat nach dessen Gesetzen und Vorschriften.

Artikel 20 Führen von Kennzeichen

Jedes in der internationalen Luftfahrt verwendete Luftfahrzeug hat die ihm vorgeschriebenen Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen zu führen.

Artikel 21 Mitteilung der Eintragungen

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, jedem anderen Vertragsstaat oder der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation auf Verlangen Auskunft über die Eintragung und die Eigentumsverhältnisse jedes bei ihm eingetragenen Luftfahrzeugs zu geben. Außerdem übermittelt jeder Vertragsstaat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation nach den von ihr erlassenen Vorschriften Berichte, die alle verfügbaren zweckdienlichen Angaben über Eigentumsverhältnisse und Verfügungsgewalt hinsichtlich der bei ihm eingetragenen und gewöhnlich in der Internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge enthalten. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation stellt die erhaltenen Angaben den anderen Vertragsstaaten auf Verlangen zur Verfügung.

Kapitel IV

Maßnahmen zur Erleichterung der Luftfahrt

Artikel 22 Erleichterung der Förmlichkeiten

Jeder Vertragsstaat erklärt sich damit einverstanden, durch Erlaß besonderer Vorschriften oder auf andere Weise alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um den Verkehr von Luftfahrzeugen zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsstaaten zu erleichtern und zu beschleunigen und unnötige Verspätungen für Luftfahrzeuge, Besatzungen, Fluggäste und Fracht zu verhindern, insbesondere bei Anwendung der Einreise-, Quarantäne-, Zoll- und Abfertigungsvorschriften.

Artikel 23 Verfahren bei Zollabfertigung und Einreise

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, soweit er es für durchführbar hält, seine die internationale Luftfahrt betreffenden Verfahren für Zollabfertigung und Einreise in Übereinstimmung mit den Verfahren zu bringen, die auf Grund dieses Abkommens jeweils festgesetzt oder empfohlen werden. Nichts in diesem Abkommen ist dahin auszulegen, daß es der Einrichtung von Zollfreiflughäfen entgegenstehe.

Artikel 24 Zollabgaben

(a) Luftfahrzeuge auf einem Flug nach, von oder über dem Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats sind vorbehaltlich der Zollvorschriften dieses Staates vorübergehend zollfrei zu lassen. Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die sich bei Ankunft in dem Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats an Bord eines Luftfahrzeugs eines Vertragsstaats befinden und beim Verlassen des Hoheitsgebiets des anderen Staates an Bord geblieben sind, sind von Zollabgaben, Untersuchungsgebühren oder ähnlichen staatlichen oder örtlichen Abgaben und Gebühren befreit. Diese Befreiung erstreckt sich nicht auf ausgeladene Mengen oder Gegenstände, es sei denn in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften des anderen Staates, die vorsehen können, daß sie unter Zollüberwachung zu stellen sind.

(b) Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die zum Einbau in ein in der internationalen Luftfahrt verwendetes Luftfahrzeug eines anderen Vertragsstaats oder zur Benutzung in einem solchen Luftfahrzeug in das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats eingeführt werden, sind zollfrei zugelassen, vorbehaltlich der Beachtung der Vorschriften des betreffenden Staates, die vorsehen können, daß die Gegenstände unter Zollüberwachung und -kontrolle zu stellen sind.

Artikel 25 Luftfahrzeuge in Not

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, für in seinem Hoheitsgebiet in Not geratene Luftfahrzeuge die Hilfsmaßnahmen zu treffen, die ihm tunlich erscheinen, und den Eigentümern des Luftfahrzeugs und den Behörden des Staates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, zu gestatten, unter Kontrolle seiner eigenen Behörden die den Umständen nach erforderlichen Hilfsmaßnahmen zu treffen. Jeder Vertragsstaat wirkt bei der Suche nach vermißten Luftfahrzeugen an aufeinander abgestimmten Maßnahmen mit, die auf Grund dieses Abkommens jeweils empfohlen werden.

Artikel 26 Untersuchung von Unfällen

Bei einem Unfall, der dem Luftfahrzeug eines Vertragsstaats im Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats zustößt und Tod oder schwere Verletzungen zur Folge hat oder auf schwerwiegende technische Mängel an dem Luftfahrzeug oder den Luftfahrteinrichtungen hinweist, nimmt der Staat, in dessen Gebiet sich der Unfall ereignet hat, eine Untersuchung über die Umstände des Unfalls vor, und zwar, soweit es seine Gesetze erlauben, in Übereinstimmung mit dem Verfahren, das durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation empfohlen wird. Dem Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, wird Gelegenheit gegeben, Beobachter, die bei der Untersuchung anwesend sein sollen, zu bestimmen, und der Staat, der die Untersuchung vornimmt, übermittelt dem anderen Staat den Bericht und das Untersuchungsergebnis in der Angelegenheit.

Artikel 27 Befreiung von Beschlagnahme wegen Patentverletzung

(a) Der genehmigte Einflug von in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeugen eines Vertragsstaats in das Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats oder der genehmigte Durchflug durch das Hoheitsgebiet dieses Staates mit oder ohne Landung darf weder eine Beschlagnahme oder Zurückhaltung des Luftfahrzeugs noch einen Anspruch gegen dessen Eigentümer oder Halter, noch irgendein anderes Einschreiten seitens oder im Namen des Einflugstaats oder einer dort befindlichen Person aus dem Grunde nach sich ziehen, daß Bauart, Mechanismus, Teile, Zubehör oder der Betrieb des Luftfahrzeugs ein Patent, Muster oder Modell verletzen, das in dem Einflugstaat ordnungsmäßig verliehen oder eingetragen ist, wobei Einverständnis darüber

besteht, daß in dem Staat, in den das Luftfahrzeug eingeflogen ist, in keinem Falle die Hinterlegung einer Sicherheit im Zusammenhang mit der erwähnten Befreiung von Beschlagnahme oder Zurückhaltung des Luftfahrzeugs gefordert werden darf.

(b) Die Bestimmungen des Absatzes (a) dieses Artikels finden auch auf die Lagerung von Ersatzteilen und Ersatzrüstung für das Luftfahrzeug Anwendung und auf das Recht, diese Gegenstände zur Reparatur von Luftfahrzeugen eines Vertragsstaats im Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats zu benutzen und einzubauen, vorausgesetzt, daß ein gelagerter patentierter Ersatzteil oder Ausrüstungsgegenstand weder in dem Vertragsstaat, in dem das Luftfahrzeug eingeflogen ist, verkauft oder sonstwie abgegeben, noch aus ihm ausgefliegen wird.

(c) Die Vergünstigungen dieses Artikels finden nur auf solche Vertragsstaaten dieses Abkommens Anwendung, die entweder

1. Parteien der Internationalen Übereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums und seiner Nachträge sind, oder
2. Patentgesetze erlassen haben, welche die Erfindungen von Staatsangehörigen der anderen Vertragsstaaten dieses Abkommens anerkennen und ihnen angemessenen Schutz gewähren.

Artikel 28 Luftfahrteinrichtungen und einheitliche Verfahren

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, soweit er es für durchführbar hält,

(a) in seinem Hoheitsgebiet Flughäfen, Funk- und Wetterdienste und andere Luftfahrteinrichtungen, die der Erleichterung der internationalen Luftfahrt dienen, bereitzustellen und zwar in Übereinstimmung mit den Richtlinien und Verfahren, die auf Grund dieses Abkommens jeweils empfohlen oder aufgestellt werden;

(b) die geeigneten einheitlichen Verfahren für Fernmeldeverkehr, Codes, Kennzeichen, Signale, Befeuerung und sonstige Betriebsmaßnahmen und Betriebsvorschriften anzunehmen und einzuführen, die auf Grund dieses Abkommens jeweils empfohlen oder aufgestellt werden;

(c) an internationalen Maßnahmen mitzuarbeiten, um die Veröffentlichung der Luftfahrtskarten aller Art in Übereinstimmung mit den Richtlinien sicherzustellen, die auf Grund dieses Abkommens jeweils empfohlen oder festgelegt werden.

Kapitel V

Bedingungen, die in Bezug auf Luftfahrzeuge zu erfüllen sind

Artikel 29 In Luftfahrzeugen mitzuführende Papiere

Jedes in der internationalen Luftfahrt verwendete Luftfahrzeug eines Vertragsstaats hat in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens folgende Papiere mitzuführen:

- (a) seinen Eintragungsschein;
- (b) sein Lufttüchtigkeitszeugnis;
- (c) die für jedes Mitglied der Besatzung erforderlichen Erlaubnisscheine;
- (d) sein Bordbuch;
- (e) wenn es mit Funkgerät ausgerüstet ist, die Genehmigungsurkunde zur Errichtung und zum Betrieb einer Bordfunkstelle;
- (f) wenn es Fluggäste befördert, eine Liste ihrer Namen und Abflug- und Bestimmungsorte;
- (g) wenn es Fracht befördert, ein Manifest und Einzelangaben über die Fracht.

Artikel 30 Bordfunkausrüstung

(a) Luftfahrzeuge eines jeden Vertragsstaats dürfen in oder über dem Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaats Funksendegerät nur mit sich führen, wenn von den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, eine Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb derartigen Geräts ausgestellt worden ist. Die Benutzung von Funksendegerät im Hoheitsgebiet des Vertragsstaats, dessen Gebiet überflogen wird, muß in Übereinstimmung mit den Vorschriften erfolgen, die von diesem Staat erlassen sind.

(b) Funksendegerät darf nur von denjenigen Mitgliedern der fliegenden Besatzung bedient werden, die eine besondere, diesem Zweck entsprechende Genehmigung besitzen, die von den zuständigen Behörden des Staates ausgestellt ist, in dem das Luftfahrzeug eingetragen 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 anerkannt ist.

Artikel 32 Erlaubnisscheine des Personals

(a) Der Luftfahrzeugführer und die anderen Mitglieder des Betriebspersonals jedes in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeugs müssen mit Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen versehen sein, die von dem Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt oder als gültig anerkannt sind.

(b) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die einem seiner Staatsangehörigen von einem anderen Vertragsstaat ausgestellt sind, für Flüge über seinem Gebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 33 Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von dem Vertragsstaat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, werden von den anderen Vertragsstaaten als gültig anerkannt, vorausgesetzt, daß die Anforderungen, nach denen die Zeugnisse und Erlaubnisscheine ausgestellt oder für gültig erklärt worden sind, den Mindestanforderungen, die auf Grund dieses Abkommens jeweils aufgestellt werden, entsprechen oder darüber hinausgehen.

Artikel 34 Bordbücher

Für jedes in der internationalen Luftfahrt verwendete Luftfahrzeug ist ein Bordbuch zu führen, in das alle Einzelheiten über das Luftfahrzeug, seine Besatzung und jeden Flug in der auf Grund dieses Abkommens jeweils vorgeschriebenen Weise einzutragen sind.

Artikel 35 Frachtbeschränkungen

(a) Kriegsmunition und Kriegsgerät dürfen von den im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeugen in oder über dem Hoheitsgebiet eines Staates nur mit Erlaubnis dieses Staates mitgeführt werden. Jeder Staat bestimmt durch Vorschriften, was als Kriegsmunition oder Kriegsgerät im Sinne dieses Artikels gilt und berücksichtigt dabei im Interesse der Einheitlichkeit

gebührend die Empfehlungen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation jeweils erteilt werden.

(b) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung das Mitführen anderer als der in Absatz (a) aufgeführten Gegenstände in oder über seinem Gebiet zu regeln oder zu verbieten, vorausgesetzt, daß in dieser Hinsicht zwischen den inländischen in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeugen und den in gleicher Weise verwendeten Luftfahrzeugen der anderen Staaten kein Unterschied gemacht wird, und ferner vorausgesetzt, daß keine Beschränkung auferlegt wird, die das Mitführen und die Benutzung von Gerät in Luftfahrzeugen beeinträchtigen könnte, das für den Betrieb oder die Führung des Luftfahrzeugs oder die Sicherheit des Personals und der Fluggäste notwendig ist.

Artikel 36 Lichtbildgerät

Jeder Vertragsstaat kann die Benutzung von Lichtbildgerät in Luftfahrzeugen über seinem Hoheitsgebiet verbieten oder regeln.

Kapitel VI

Internationale Richtlinien und Empfehlungen

Artikel 37 Annahme internationaler Richtlinien und Verfahren

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, daran mitzuarbeiten, daß für Vorschriften, Richtlinien, Verfahren und Organisation in Bezug auf Luftfahrzeuge, Personal, Luftstraßen und Hilfsdienste der höchstmögliche Grad an Einheitlichkeit in allen Angelegenheiten erreicht wird, in denen dies die Luftfahrt erleichtert und verbessert.

Zu diesem Zweck wird die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation jeweils, soweit erforderlich, internationale Richtlinien, Empfehlungen und Verfahren annehmen und ergänzen in Bezug auf

(a) Fernmeldesysteme und Flugnavigationseinrichtungen einschließlich der Bodenkennzeichnung;

(b) Merkmale der Flughäfen und Landeplätze;

(c) Luftverkehrsregeln und Flugsicherungskontrollverfahren;

(d) Zulassung von Betriebs- und technischem Personal;

(e) Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge;

(f) Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge;

(g) Sammlung und Austausch von meteorologischen Nachrichten;

(h) Bordbücher;

(i) Luftfahrtskarten aller Art;

(j) Zoll- und Einreiseverfahren;

(k) in Not befindliche Luftfahrzeuge und Unfalluntersuchung;

ferner sonstige Angelegenheiten, die sich auf die Sicherheit, Regelmäßigkeit und Leistungsfähigkeit der Luftfahrt beziehen, soweit dies jeweils angebracht erscheint.

Artikel 38 Abweichungen von internationalen Richtlinien und Verfahren

Jeder Staat, der es für undurchführbar hält, einer internationalen Richtlinie oder einem solchen internationalen Verfahren in jeder Hinsicht nachzukommen, oder seine eigenen Vorschriften und Maßnahmen mit einer internationalen Richtlinie oder einem internationalen Verfahren nach ihrer Abänderung in volle Übereinstimmung zu bringen, oder der es für nötig hält, Vorschriften oder Verfahren anzunehmen, die irgendwie von denjenigen abweichen, die durch eine

internationale Richtlinie festgesetzt sind, wird den Unterschied zwischen seiner eigenen Regelung und derjenigen, die durch die internationale Richtlinie festgelegt ist, sofort der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation anzeigen. Bei Änderungen von internationalen Richtlinien wird jeder Staat, der seine eigenen Vorschriften oder Verfahren nicht entsprechend ändert, dies innerhalb von 60 Tagen nach Annahme der Änderung der internationalen Richtlinie dem Rat anzeigen oder angeben, was er zu veranlassen beabsichtigt. In jedem derartigen Fall wird der Rat sofort allen anderen Staaten den Unterschied anzeigen, der zwischen einem oder mehreren Punkten einer internationalen Richtlinie und der entsprechenden inländischen Regelung in diesem Staat besteht.

Artikel 39 Vermerke in Zeugnissen und Erlaubnisscheinen

(a) Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeugteile, für die eine internationale Richtlinie über Lufttüchtigkeit oder Leistungsfähigkeit besteht, die jedoch zur Zeit der Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses in irgendeiner Hinsicht dieser Richtlinie nicht entsprochen haben, erhalten als Vermerk im Lufttüchtigkeitszeugnis oder in einem beigefügten Anhang eine vollständige Aufzählung der im einzelnen bestehenden Abweichungen.

(b) Der Inhaber eines Erlaubnisscheines, der den Bedingungen der internationalen Richtlinie für die Klasse seines Erlaubnisscheines oder Zeugnisses nicht voll genügt, erhält als Vermerk in seinem Erlaubnisschein oder in einem beigefügten Anhang eine vollständige Aufzählung der Einzelheiten, hinsichtlich derer er den Bedingungen nicht genügt.

Artikel 40 Gültigkeit der mit Vermerken versehenen Zeugnisse und Erlaubnisscheine

Luftfahrzeuge oder Mitglieder des Personals, die mit Vermerken versehene Zeugnisse oder Erlaubnisscheine besitzen, dürfen im internationalen Luftverkehr ohne Erlaubnis des Staates oder der Staaten, in dessen Gebiet eingeflogen wird, nicht teilnehmen. Die Eintragung oder die Verwendung eines derartigen Luftfahrzeugs oder Luftfahrzeugteils in einem anderen Staat als demjenigen, in dem das Zeugnis ursprünglich erteilt wurde, bleibt dem Ermessen des Staates überlassen, in den das Luftfahrzeug oder der Luftfahrzeugteil eingeführt wird.

Artikel 41 Anerkennung bestehender Richtlinien für die Lufttüchtigkeit

Die Bestimmungen dieses Kapitels finden keine Anwendung auf Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugausrüstungen von Typen, deren Muster den zuständigen nationalen Behörden vor Ablauf dreier Jahre nach dem Tag der Annahme einer internationalen Richtlinie über die Lufttüchtigkeit solcher Ausrüstungen zwecks Ausstellung eines Zeugnisses vorgelegt worden ist.

Artikel 42 Anerkennung bestehender Richtlinien für die Befähigung des Personals

Die Bestimmungen dieses Kapitels finden keine Anwendung auf das Personal, dessen Erlaubnisscheine erstmalig vor Ablauf eines Jahres nach dem Tag der ursprünglichen Annahme einer internationalen Richtlinie für die Befähigung dieses Personals ausgestellt worden sind; diese Bestimmungen finden aber auf jeden Fall auf das Personal Anwendung, dessen Erlaubnisscheine noch fünf Jahre nach dem Tage der Annahme der Richtlinie gültig sind.

TEIL II

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Kapitel VII

Die Organisation

Artikel 43 Name und Zusammensetzung

Durch dieses Abkommen wird eine Organisation geschaffen, die den Namen Internationale Zivilluftfahrt-Organisation führt. Sie besteht aus einer Versammlung, einem Rat und den sonst erforderlichen Organen.

Artikel 44 Aufgaben

Ziel und Aufgaben der Organisation sind, die Grundsätze und die Technik der internationalen Luftfahrt zu entwickeln sowie die Planung und Entwicklung des internationalen Luftverkehrs zu fördern, um

- (a) ein sicheres und geordnetes Wachsen der internationalen Zivilluftfahrt in der ganzen Welt zu gewährleisten;
- (b) den Bau und den Betrieb von Luftfahrzeugen friedlichen Zwecken zu fördern;
- (c) die Entwicklung von Luftstraßen, Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen für die internationale Zivilluftfahrt zu fördern;
- (d) den Bedürfnissen der Völker der Welt nach einem sicheren, regelmäßigen, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Luftverkehr zu entsprechen;
- (e) wirtschaftlicher Verschwendung, die durch übermäßigen Wettbewerb verursacht wird, vorzubeugen;
- (f) zu gewährleisten, daß die Rechte der Vertragsstaaten voll beachtet werden und daß für jeden Vertragsstaat eine angemessene Möglichkeit besteht, internationale Luftverkehrsunternehmen zu betreiben;
- (g) eine unterschiedliche Behandlung von Vertragsstaaten zu vermeiden;
- (h) die Flugsicherheit in der internationalen Zivilluftfahrt zu fördern;
- (i) allgemein die Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt in jeder Hinsicht zu fördern.

Artikel 45 Ständiger Sitz

Der ständige Sitz der Organisation wird auf der Schlußsitzung der Interimsversammlung der Vorläufigen Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bestimmt, welche durch die in Chicago am 7. Dezember 1944 unterzeichnete Vorläufige Vereinbarung über die Internationale Zivilluftfahrt errichtet wurde. Der Sitz kann durch Ratsbeschluß zeitweilig an einen anderen Ort verlegt werden, und anders als zeitweilig durch einen Beschluß der Versammlung, für dessen Zustandekommen die von der Versammlung festgesetzte Stimmenzahl erforderlich ist. Diese Stimmenzahl muss mindestens drei Fünftel der Gesamtzahl der Vertragsstaaten betragen.

Artikel 46 Erste Tagung der Versammlung

Die erste Tagung der Versammlung wird von dem Interimsrat der oben erwähnten Vorläufigen Organisation einberufen, sobald das Abkommen in Kraft getreten ist; Zeit und Ort werden vom Interimsrat bestimmt.

zu

Artikel 47 Rechtsstellung

Die Organisation genießt im Hoheitsgebiet eines jeden Vertragsstaats die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderliche Rechtsstellung. Überall dort, wo es mit der

Verfassung und den Gesetzen des betreffenden Staates vereinbar ist, wird ihr volle Rechtspersönlichkeit zuerkannt.

Kapitel VIII

Die Versammlung

Artikel 48 Tagungen der Versammlung und Abstimmung

(a) Die Versammlung tritt mindestens einmal alle drei Jahre zusammen, sie wird von dem Rat zu gegebener Zeit an einen geeigneten Ort einberufen. Eine außerordentliche Tagung der Versammlung kann jederzeit auf Einberufung durch den Rat oder auf Grund eines an den Generalsekretär gerichteten Antrags von mindestens einem Fünftel der Gesamtzahl der Vertragsstaaten abgehalten werden.

(b) Alle Vertragsstaaten haben das gleiche Recht, auf den Tagungen der Versammlung vertreten zu sein, und jedem Vertragsstaat steht eine Stimme zu. Die Vertreter der Vertragsstaaten können von technischen Beratern unterstützt werden, die an den Tagungen teilnehmen dürfen, aber kein Stimmrecht haben.

(c) Für die Beschlußfähigkeit der Sitzungen der Versammlung ist die Anwesenheit der Mehrheit der Vertragsstaaten erforderlich, Soweit dieses Abkommen nichts anderes bestimmt, bedürfen die Beschlüsse der Versammlung der Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

Artikel 49 Rechte und Pflichten der Versammlung

Die Rechte und Pflichten der Versammlung sind:

(a) Wahl ihres Präsidenten und anderer für ein Amt vorgesehener Personen bei jeder Tagung;

(b) Wahl der Vertragsstaaten, die in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Kapitels IX im Rat vertreten sein sollen;

(c) Prüfung der Berichte des Rats und Einleitung geeigneter diesbezüglicher Maßnahmen, sowie Entscheidung aller Fragen, die ihr vom Rat zugewiesen werden;

(d) Bestimmung ihrer Geschäftsordnung und Einsetzung der Ausschüsse, die sie für notwendig oder wünschenswert hält;

(e) Genehmigung der Jahreshaushalte und Beschlußfassung über die Finanzgebarung der Organisation in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Kapitels XII;

(f) Prüfung der Ausgaben und Genehmigung der Haushaltsführung der Organisation;

(g) Zuweisung von Angelegenheiten, die in ihren Aufgabenbereich fallen, an den Rat, die Ausschüsse oder andere Organe nach ihrem Ermessen;

(h) Übertragung von Rechten und Befugnissen an den Rat, die zur Erfüllung der Aufgaben der Organisation erforderlich oder wünschenswert sind, Widerruf oder Abänderung dieser Übertragung von Vollmachten zu jeder Zeit;

(i) Durchführung der in Betracht kommenden Bestimmungen des Kapitels XIII;

(j) Beratung von Vorschlägen zur Änderung oder Ergänzung der Bestimmungen dieses Abkommens und, wenn sie ihnen zustimmt, deren Empfehlung an die Vertragsstaaten in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Kapitels XXI;

(k) Behandlung aller Fragen, die in den Aufgabenbereich der Organisation fallen und nicht ausdrücklich dem Rat zugewiesen sind,

Kapitel IX

Der Rat

Artikel 50 Zusammensetzung und Wahl des Rats

(a) Der Rat ist ein ständiges Organ, das der Versammlung verantwortlich ist. Er setzt sich aus sechsunddreißig Vertragsstaaten zusammen, die von der Versammlung gewählt werden. Die Wahl findet bei der ersten Tagung der Versammlung statt und danach alle drei Jahre; die so gewählten Mitglieder des Rats bleiben bis zur nächsten Wahl im Amt.

(b) Bei der Wahl der Mitglieder des Rats wird die Versammlung folgenden Staaten eine angemessene Vertretung einräumen:

- 1) den im Luftverkehr besonders wichtigen Staaten,
- 2) den nicht bereits anderweitig vertretenen Staaten, die den größten Beitrag für die Vorhaltung von Einrichtungen für die internationale Zivilluftfahrt leisten,
- 3) den nicht bereits anderweitig vertretenen Staaten, deren Mitgliedschaft dafür Gewähr bietet, daß alle wichtigen geographischen Gebiete der Welt im Rat vertreten sind. Jede unbesetzte Stelle im Rat ist durch die Versammlung so bald wie möglich zu besetzen; jeder auf diese Weise in den Rat gewählte Vertragsstaat übt sein Amt während des noch nicht abgelaufenen Teils der Amtszeit seines Vorgängers aus.

(c) Ein Vertreter eines Vertragsstaats im Rat darf nicht aktiv mit dem Betrieb eines internationalen Flugliniendienstes verbunden oder finanziell an ihm beteiligt sein.

Artikel 51 Der Präsident des Rats

Der Rat wählt seinen Präsidenten für eine Amtsdauer von drei Jahren. Der Präsident kann wiedergewählt werden. Er hat kein Stimmrecht. Der Rat wählt aus seinen Mitgliedern einen oder mehrere Vizepräsidenten, die ihr Stimmrecht behalten, wenn sie das Amt des Präsidenten ausüben. Der Präsident braucht nicht aus den Vertretern der Mitglieder des Rats gewählt zu werden, wird jedoch ein Vertreter zum Präsidenten gewählt, so gilt sein Sitz als unbesetzt und ist von dem Staat, dessen Vertreter er war, neu zu besetzen. Die Pflichten des Präsidenten sind

(a) die Sitzungen des Rats, des Luftverkehrsausschusses (Air Transport Committee) und der Luftfahrtkommission (Air Navigation Commission) einzuberufen;

(b) den Rat zu vertreten, und

(c) im Namen des Rats die Aufgaben durchzuführen, die ihm der Rat zuweist.

Artikel 52 Abstimmungen im Rat

Beschlüsse des Rats bedürfen der Zustimmung der Mehrheit seiner Mitglieder. Der Rat kann Befugnisse hinsichtlich einer bestimmten Angelegenheit einem aus Mitgliedern des Rats bestehenden Ausschuß übertragen. Gegen die Beschlüsse eines Ausschusses des Rats kann jeder interessierte Vertragsstaat beim Rat Berufung einlegen.

Artikel 53 Teilnahme ohne Stimmrecht

Jeder Vertragsstaat kann ohne Stimmrecht an den Beratungen des Rats, seiner Ausschüsse und Kommissionen über alle Fragen teilnehmen, die seine Interessen besonders berühren. Kein Mitglied des Rats darf bei Beratungen des Rats über einen Streitfall, in dem es Partei ist, abstimmen.

Artikel 54 Für den Rat verbindliche Aufgaben

Der Rat hat

- (a) der Versammlung jährliche Berichte vorzulegen;
- (b) die Anweisungen der Versammlung auszuführen und die Pflichten und Obliegenheiten zu erfüllen, die ihm durch dieses Abkommen auferlegt sind;
- (c) seine Organisation und Geschäftsordnung zu bestimmen;
- (d) einen Luftverkehrsausschuß (Air Transport Committee) einzusetzen, der aus den Vertretern der Mitglieder des Rats gewählt und diesem verantwortlich ist, und dessen Pflichten zu bezeichnen;
- (e) eine Luftfahrtkommission (Air Navigation Commission) in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Kapitels X zu errichten;
- (f) die Finanzen der Organisation in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Kapitel XII und XV zu verwalten;
- (g) die Bezüge des Präsidenten des Rats zu bestimmen;
- (h) einen obersten Exekutivbeamten zu ernennen, der die Bezeichnung Generalsekretär führt, und Vorsorge für die Ernennung des sonst erforderlichen Personals in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Kapitels XI zu treffen;
- (i) Auskünfte über die Fortschritte der Luftfahrt und den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs einschließlich von Auskünften über die Betriebskosten und Einzelheiten über die den Luftverkehrsunternehmen aus öffentlichen Mitteln gewährten Zuschüsse einzuholen, zu sammeln, zu prüfen und zu veröffentlichen;
- (j) den Vertragsstaaten über jede Verletzung dieses Abkommens sowie über jede Nichterfüllung von Empfehlungen oder EntschlieBungen des Rats zu berichten;
- (k) der Versammlung über jede Verletzung dieses Abkommens zu berichten, wenn ein Vertragsstaat es unterlassen hat, innerhalb einer angemessenen Frist nach Hinweis auf die Verletzung geeignete Maßnahmen zu treffen;
- (l) in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Kapitels VI dieses Abkommens internationale Richtlinien und Empfehlungen anzunehmen; sie aus Zweckmäßigkeitsgründen zu Anhängen dieses Abkommens zu bestimmen und alle Vertragsstaaten über das VeranlaBte zu unterrichten;
- (m) Empfehlungen der Luftfahrtkommission zur Ergänzung der Anhänge zu beraten und in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Kapitels XX die erforderlichen Maßnahmen zu treffen;
- (n) alle das Abkommen betreffenden Angelegenheiten zu beraten, die ihm von einem Vertragsstaat vorgelegt werden.

Artikel 55 Dem Belieben des Rats überlassene Aufgaben

Der Rat kann

- (a) soweit es zweckmäßig und auf Grund von Erfahrungen wünschenswert ist, nachgeordnete Luftverkehrsausschüsse auf regionaler oder anderer Grundlage einrichten und Gruppen von Staaten oder Luftverkehrsunternehmen bestimmen, mit denen oder durch die er verhandelt, um die Verwirklichung der Ziele dieses Abkommens zu erleichtern;
- (b) der Luftfahrtkommission zusätzlich zu den in diesem Abkommen erwähnten Aufgaben weitere übertragen und diese Übertragung von Befugnissen jederzeit widerrufen oder abändern;
- (c) auf allen Sachgebieten des Luftverkehrs und der Luftfahrt, die von internationaler Bedeutung sind, Forschung betreiben, Ergebnisse seiner Forschungen den Vertragsstaaten mitteilen und den Austausch von Auskünften über Angelegenheiten des Luftverkehrs und der Luftfahrt zwischen Vertragsstaaten erleichtern;
- (d) alle Fragen prüfen, welche die Organisation und den Betrieb des internationalen Luftverkehrs betreffen, einschließlich der internationalen

Eigentumsverhältnisse und des Betriebs von internationalem Fluglinienverkehr auf Hauptstrecken, und der Versammlung diesbezügliche Pläne vorlegen; auf Antrag eines Vertragsstaats jede Sachlage untersuchen, die vermeidbare Hindernisse für die Entwicklung der internationalen Luftfahrt zu enthalten scheint, und nach einer solchen Untersuchung die ihm wünschenswert erscheinenden Berichte herauszugeben.

Kapitel X

Die Luftfahrtkommission

Artikel 56 Namhaftmachung und Ernennung der Kommissionsmitglieder

Die Luftfahrtkommission setzt sich aus fünfzehn Mitgliedern zusammen, die vom Rat aus den von den Vertragsstaaten vorgeschlagenen Personen ernannt werden. Diese Personen müssen die erforderliche Befähigung über und Erfahrung in Theorie und Praxis der Luftfahrt verfügen. Der Rat ersucht alle Vertragsstaaten, ihm Benennungen vorzulegen. Der Präsident der Luftfahrtkommission wird vom Rat ernannt.

Artikel 57 Aufgaben der Kommission

Die Luftfahrtkommission hat

- (a) Änderungen der Anhänge dieses Abkommens zu beraten und dem Rat zur Annahme zu empfehlen;
- (b) Technische Unterausschüsse einzurichten, in denen jeder Vertragsstaat auf Wunsch vertreten sein kann;
- (c) den Rat bei der Sammlung aller Auskünfte, die sie zur Förderung der Luftfahrt für notwendig und nützlich hält, sowie bei deren Übermittlung an die Vertragsstaaten zu beraten.

Kapitel XI

Personal

Artikel 58 Anstellung des Personals

Vorbehaltlich der von der Versammlung festgesetzten Regeln und der Bestimmungen dieses Abkommens bestimmt der Rat das Verfahren bei Anstellung und Entlassung, die Ausbildung, die Besoldung, die Vergütungen und die Arbeitsbedingungen des Generalsekretärs und des sonstigen Personals der Organisation; er kann Staatsangehörige eines jeden Vertragsstaats anstellen oder ihre Dienste in Anspruch nehmen.

Artikel 59 Internationaler Charakter des Personals

Der Präsident des Rats, der Generalsekretär und das sonstige Personal dürfen hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer Aufgaben bei einer Stelle außerhalb der Organisation weder Anweisungen erbitten noch entgegennehmen. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, den internationalen Charakter der Aufgaben des Personals in jeder Beziehung zu achten und nicht zu versuchen, seine Staatsangehörigen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu beeinflussen.

Artikel 60 Befreiungen und Vorrechte des Personals

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, soweit es nach seinen verfassungsrechtlichen Bestimmungen möglich ist, dem Präsidenten des Rats,

dem Generalsekretär und dem sonstigen Personal der Organisation die Befreiungen und Vorrechte zu gewähren, die dem entsprechenden Personal anderer öffentlicher internationaler Organisationen gewährt werden. Falls eine allgemeine internationale Vereinbarung über die Befreiungen und Vorrechte des internationalen Verwaltungspersonals zustande kommt, sind die dem Präsidenten des Rats, dem Generalsekretär und dem sonstigen Personal der Organisation gewährten Befreiungen und Vorrechte die gleichen wie die durch diese allgemeine internationale Vereinbarung gewährten.

Kapitel XII

Finanzen

Artikel 61 Haushalt und Verteilung der Ausgaben

Der Rat legt der Versammlung Jahreshaushalte, jährliche Rechnungsabschlüsse und Voranschläge über alle Einnahmen und Ausgaben vor. Die Versammlung genehmigt die Haushalte mit den ihr erforderlich erscheinenden Änderungen und teilt die Ausgaben der Organisation auf die Vertragsstaaten in einem Verhältnis auf, das sie jeweils bestimmt; ausgenommen sind die in Kapitel XV vorgesehenen Umlagen auf damit einverständene Staaten.

Artikel 62 Zeitweilige Aufhebung des Stimmrechts

Unterläßt es ein Vertragsstaat, innerhalb einer angemessenen Frist seine finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Organisation zu erfüllen, kann die Versammlung sein Stimmrecht in der Versammlung und im Rat zeitweilig aufheben.

Artikel 63 Ausgaben von Delegationen und anderen Vertretern

Jeder Vertragsstaat trägt die Ausgaben seiner eigenen Delegation bei der Versammlung und die Vergütungen, Reisekosten und anderen Ausgaben aller von ihm in den Rat entsandten Personen, und seiner Beauftragten oder Vertreter in den Ausschüssen oder Kommissionen der Organisation.

Kapitel XIII

Andere internationale Übereinkommen

Artikel 64 Sicherheitsübereinkommen

Die Organisation kann auf Beschluß der Versammlung hinsichtlich der in ihrer Zuständigkeit liegenden Luftfahrtangelegenheiten, welche die Weltsicherheit unmittelbar berühren, mit allen allgemeinen Organisationen, die von den Staaten der Welt zur Erhaltung des Friedens geschaffen sind, geeignete Übereinkommen treffen.

Artikel 65 Übereinkommen mit anderen internationalen Organen

Der Rat kann im Namen der Organisation mit anderen internationalen Organen Vereinbarungen über die Unterhaltung gemeinsamer Dienste und über gemeinsame Übereinkommen hinsichtlich des Personals abschließen und mit Zustimmung der Versammlung sonstige Übereinkommen treffen, welche die Arbeit der Organisation erleichtern.

Artikel 66 Aufgaben in bezug auf andere Vereinbarungen

(a) Die Organisation übt auch die Aufgaben aus, die ihr durch die am 7. Dezember 1944 in Chikago abgefaßte Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr und die Vereinbarung über den internationalen Luftverkehr übertragen worden sind, in Übereinstimmung mit den darin enthaltenen Bestimmungen und Bedingungen.

(b) Mitglieder der Versammlung und des Rats, welche die am 7. Dezember 1944 in Chikago abgefaßte Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr und über den internationalen Luftverkehr nicht angenommen haben, dürfen nicht über Fragen abstimmen, die nach den Bestimmungen der betreffenden Vereinbarung der Versammlung oder dem Rat vorgelegt werden.

TEIL III

Internationaler Luftverkehr

Kapitel XIV

Auskünfte und Berichte

Artikel 67 Berichterstattung an den Rat

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, seine Unternehmen für internationalen Luftverkehr anzuhalten, dem Rat nach den von ihm festgelegten Anforderungen Verkehrsberichte, Kostenstatistiken und finanzielle Aufstellungen einzureichen, die u. a. alle Einnahmen und deren Quellen angeben.

Kapitel XV

Flughäfen und sonstige Luftfahrteinrichtungen

Artikel 68 Bezeichnung von Strecken und Flughäfen

Jeder Vertragsstaat kann vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens die Strecken bezeichnen, die der internationale Fluglinienverkehr innerhalb seines Hoheitsgebiets einzuhalten hat, sowie die Flughäfen, die ein solcher Verkehr benutzen darf.

Artikel 69 Verbesserung von Luftfahrteinrichtungen

Ist der Rat der Ansicht, daß die Flughäfen oder sonstige Luftfahrteinrichtungen eines Vertragsstaats einschließlich des Funk- und Wetterdienstes nach vernünftigem Ermessen für einen sicheren, regelmäßigen, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Betrieb des bestehenden oder geplanten internationalen Fluglinienverkehrs nicht genügen, so wird der Rat mit dem unmittelbar beteiligten Staat und den anderen betroffenen Staaten Beratungen aufnehmen, um Mittel ausfindig zu machen, durch die diesem Zustand abgeholfen werden kann; zu diesem Zwecke kann er Empfehlungen erteilen. Ein Vertragsstaat macht sich keiner Verletzung dieses Abkommens schuldig, wenn er es unterläßt, diese Empfehlungen durchzuführen.

Artikel 70 Finanzierung von Luftfahrteinrichtungen

Ein Vertragsstaat kann bei Vorliegen der Voraussetzungen des Artikels 69 mit dem Rat ein Übereinkommen zur Durchführung der entsprechenden Empfehlungen treffen. Der Staat kann sich dazu entschließen, alle mit einem solchen Übereinkommen verbundenen Kosten zu tragen. Entschließt der Staat

sich nicht dazu, so kann der Rat auf Ersuchen des Staates sich bereit erklären, die Kosten ganz oder teilweise zu übernehmen.

Artikel 71 Bereitstellung und Instandhaltung von Einrichtungen durch den Rat

Der Rat kann sich auf Ersuchen eines Vertragsstaats damit einverstanden erklären, einen, mehrere oder alle Flughäfen und sonstige Luftfahrteinrichtungen einschließlich des Funk- und Wetterdienstes, die in dessen Hoheitsgebiet für den sicheren, regelmäßigen, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs der anderen Vertragsstaaten erforderlich sind, bereitzustellen, mit Personal zu besetzen, instandzuhalten und zu verwalten. Er kann gerechte und angemessene Gebühren für die Benutzung der bereitgestellten Einrichtungen festsetzen.

Artikel 72 Erwerb oder Benutzung von Land

Wird für Einrichtungen, die der Rat auf Ersuchen eines Vertragsstaats ganz oder teilweise finanziert, Land benötigt, so stellt dieser Staat entweder das Land selbst zur Verfügung - falls er es wünscht, unter Vorbehalt der darauf bezüglichen Rechtstitel - oder erleichtert die Benutzung des Landes durch den Rat unter gerechten und angemessenen Bedingungen und in Übereinstimmung mit seinen eigenen Gesetzen.

Artikel 73 Ausgaben und Umlegung der benötigten Mittel

Laufende Ausgaben für die Zwecke dieses Kapitels kann der Rat in Höhe der Mittel, welche die Versammlung dem Rat gemäß Kapitel XII zur Verfügung stellt, aus den allgemeinen Mitteln der Organisation bestreiten. Der Rat legt die Kapitalmittel, die für die Zwecke dieses Kapitels erforderlich sind, in vorher vereinbarten Anteilen für einen angemessenen Zeitraum auf die damit einverständenen Vertragsstaaten um, deren Luftverkehrsunternehmen die Einrichtungen benutzen. Der Rat kann auch erforderliche Betriebsmittel auf die damit einverständenen Staaten umlegen.

Artikel 74 Technischer Beistand und Verwendung der Einnahmen

Streckt der Rat auf Ersuchen eines Vertragsstaats Mittel vor oder stellt er Flughäfen oder andere Einrichtungen ganz oder teilweise bereit, so kann mit dem Einverständnis dieses Staates das diesbezügliche Übereinkommen technischen Beistand für die Überwachung und den Betrieb der Flughäfen und anderen Einrichtungen vorsehen; es kann ferner vorsehen, daß die Betriebskosten der Flughäfen und anderen Einrichtungen, die Zinsen und Amortisationen aus den Einnahmen bezahlt werden, die aus dem Betrieb der Flughäfen und sonstigen Einrichtungen herrühren.

Artikel 75 Übernahme von Einrichtungen des Rats

Ein Vertragsstaat kann jederzeit eine Verpflichtung, die er gemäß Artikel 70 eingegangen ist, ablösen und Flughäfen und andere Einrichtungen, die der Rat in seinem Hoheitsgebiet gemäß den Bestimmungen der Artikel 71 und 72 bereitgestellt hat, selbst übernehmen, indem er an den Rat einen Betrag zahlt, der nach Ansicht des Rats den Umständen angemessen ist. Hält der Staat den von dem Rat festgesetzten Betrag nicht für angemessen, so kann er gegen die Entscheidung des Rats bei der Versammlung Berufung einlegen; die Versammlung kann die Entscheidung des Rats bestätigen oder ändern.

Artikel 76 Rückzahlung von Mitteln

Mittel, die der Rat durch Rückzahlung gemäß Artikel 75 und aus Zins- und Amortisationszahlungen gemäß Artikel 74 erhält, werden, falls es sich um ursprünglich gemäß Artikel 73 von Staaten geleistete Vorschüsse handelt, diesen Staaten im Verhältnis der ihnen durch den Rat ursprünglich auferlegten Umlagen zurückerstattet.

Kapitel XVI

Gemeinsame Betriebsformen und Poolbetriebe

Artikel 77 Zulässige gemeinsame Betriebsformen

Keine Bestimmung dieses Abkommens hindert zwei oder mehr Vertragsstaaten, Betriebsgemeinschaften für den Luftverkehr oder internationale Betriebsstellen zu bilden oder ihre Luftverkehrsunternehmen auf beliebigen Strecken oder in beliebigen Gebieten zu poolen; solche Betriebsgemeinschaften oder -stellen und solche Poolbetriebe unterliegen jedoch allen Bestimmungen dieses Abkommens einschließlich derjenigen über die Registrierung von Vereinbarungen bei dem Rat. Der Rat bestimmt, in welcher Weise die Bestimmungen dieses Abkommens über die Staatszugehörigkeit von Luftfahrzeugen auf Luftfahrzeuge anzuwenden sind, die von internationalen Betriebsstellen eingesetzt werden.

Artikel 78 Aufgabe des Rats

Der Rat kann den in Betracht kommenden Vertragsstaaten nahelegen, gemeinsame Organisationen für den Betrieb von Fluglinienverkehr auf beliebigen Strecken oder in beliebigen Gebieten zu bilden.

Artikel 79 Beteiligung an Betriebsorganisationen

Ein Staat kann sich an gemeinsamen Betriebsformen oder an Pool-Übereinkommen entweder durch seine Regierung oder durch ein oder mehrere von seiner Regierung bezeichnete Luftverkehrsunternehmen beteiligen. Die Unternehmen können nach alleinigem Ermessen des in Betracht kommenden Staates ganz oder teilweise staatseigen oder privateigen sein.

TEIL IV

Schlußbestimmungen

Kapitel XVII

Sonstige Luftfahrtvereinbarungen und -übereinkommen

Artikel 80 Die Abkommen von Paris und Havanna

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, unmittelbar nach Inkrafttreten dieses Abkommens das zu Paris am 13. Oktober 1919 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen oder das zu Havanna am 20. Februar 1928 unterzeichnete Abkommen über die Handelsluftfahrt zu kündigen, falls er Partei eines dieser Abkommen ist. Dieses Abkommen tritt zwischen den Vertragsstaaten an die Stelle der vorerwähnten Abkommen von Paris und Havanna.

Artikel 81 Registrierung bestehender Vereinbarungen

Alle bei Inkrafttreten dieses Abkommens bestehenden Luftfahrtvereinbarungen, die zwischen einem Vertragsstaat und einem anderen Staat oder zwischen einem Luftverkehrsunternehmen eines Vertragsstaats und entweder einem anderen Staat oder dem Luftverkehrsunternehmen eines anderen Staates abgeschlossen worden sind, sind sofort beim Rat zu registrieren.

Artikel 82 Aufhebung entgegenstehender Übereinkommen

Die Vertragsstaaten nehmen dieses Abkommen mit der Maßgabe an, daß es alle zwischen ihnen bestehenden Verpflichtungen und Absprachen, die mit den Bestimmungen dieses Abkommens unvereinbar sind, aufhebt und verpflichten sich, derartige Verpflichtungen oder Absprachen nicht einzugehen. Hat ein Vertragsstaat, ehe er Mitglied der Organisation wurde, gegenüber einem Nichtvertragsstaat oder einem Staatsangehörigen eines Vertragsstaats oder Nichtvertragsstaats irgendwelche mit den Bestimmungen dieses Abkommens unvereinbare Verpflichtungen übernommen, so wird er sofort Schritte unternehmen, um seine Befreiung von den Verpflichtungen herbeizuführen. Hat ein Luftverkehrsunternehmen eines Vertragsstaats derartige unvereinbare Verpflichtungen übernommen, so wird der Staat, dessen Staatszugehörigkeit es besitzt, alle erforderlichen Anstrengungen machen, um ihre sofortige Aufhebung herbeizuführen, und wird in jedem Fall veranlassen, daß sie aufgehoben werden, sobald dies nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens rechtlich möglich ist.

Artikel 83 Registrierung neuer Übereinkommen

Vorbehaltlich der Bestimmungen des vorhergehenden Artikels kann jeder Vertragsstaat Übereinkommen treffen, die mit den Bestimmungen dieses Abkommens vereinbar sind. Jedes derartige Übereinkommen ist sofort bei dem Rat zu registrieren, der es sobald wie möglich veröffentlicht.

Artikel 83^{bis} Übertragung bestimmter Funktionen und Aufgaben

(a) Wird ein in einem Vertragsstaat eingetragenes Luftfahrzeug gemäß einer Vereinbarung über die Vermietung, das Chartern oder den Wechsel des Luftfahrzeugs oder irgendeiner anderen Vereinbarung durch einen Luftfahrzeughalter betrieben, der seinen Hauptgeschäftssitz oder, ist ein solcher nicht vorhanden, seinen Hauptwohnsitz in einem anderen Vertragsstaat hat, kann der Eintragungsstaat unbeschadet von Artikel 12, 30, 31 und 32 (a) diesem anderen Staat durch Übereinkunft die Funktionen und Aufgaben des Eintragungsstaates nach Artikel 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 (der) anderen Vertragsstaates (Vertragsstaaten) durch einen Vertragsstaat dieses Abkommens mitgeteilt wurden.

(c) Die Bestimmungen der Absätze a und b oben gelten auch für Fälle gemäß Artikel 77.

Kapitel XVIII

Streitigkeiten und Nichterfüllung von Verpflichtungen

Artikel 84 Schlichtung von Streitigkeiten

Kann eine Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und seiner Anhänge nicht auf dem Verhandlungswege beigelegt werden, so wird auf Ersuchen eines in die Meinungsverschiedenheit verwickelten Staates der Rat eine Entscheidung treffen. Bei der Beratung eines Streitfalles durch den Rat darf ein daran beteiligtes Ratsmitglied nicht abstimmen. Jeder Vertragsstaat kann vorbehaltlich des Artikels 85 gegen die Entscheidung des Rats bei einem eigens hierfür gebildeten Schiedsgericht, auf das sich die an dem Streitfall beteiligten Parteien geeinigt haben, oder bei dem Ständigen Internationalen Gerichtshof Berufung einlegen. Jede derartige Berufung ist dem Rat innerhalb von sechzig Tagen nach Eingang der Mitteilung über die Entscheidung des Rats anzuzeigen.

Artikel 85 Schiedsgerichtsverfahren

Hat ein Vertragsstaat, der an einem Streitfall beteiligt ist, in dem gegen die Entscheidung des Rats Berufung eingelegt worden ist, die Satzung des Ständigen Internationalen Gerichtshofes nicht angenommen und können die an dem Streitfall beteiligten Vertragsstaaten sich über die Wahl des Schiedsgerichts nicht einigen, so benennt jeder der streitenden Vertragsstaaten einen Schiedsrichter, die ihrerseits einen Schiedsrichterobmann benennen. Unterläßt es einer der an dem Streitfall beteiligten Vertragsstaaten, innerhalb von drei Monaten nach dem Tag der Einlegung der Berufung einen Schiedsrichter zu benennen, so wird der Schiedsrichter im Namen dieses Staates durch den Präsidenten des Rats aus einer von dem Rat geführten Liste geeigneter und verfügbarer Persönlichkeiten benannt. Können sich die Schiedsrichter innerhalb von dreißig Tagen nicht auf einen Schiedsrichterobmann einigen, so wird dieser aus der oben erwähnten Liste durch den Präsidenten des Rats bestimmt. Die Schiedsrichter und der Schiedsrichterobmann bilden dann zusammen ein Schiedsgericht. Jedes nach diesem oder dem vorstehenden Artikel gebildete Schiedsgericht bestimmt seine eigenen Verfahrensvorschriften und trifft seine Entscheidungen mit Stimmenmehrheit, wobei jedoch der Rat Verfahrensfragen entscheiden kann, wenn nach seiner Ansicht eine übermäßige Verzögerung vorliegt.

Artikel 86 Berufungen

Soweit der Rat nicht anders entscheidet, bleibt jede Entscheidung des Rats darüber, ob ein Unternehmen für den internationalen Luftverkehr in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens betrieben wird, wirksam, bis sie auf Berufung aufgehoben wird. In allen anderen Angelegenheiten bleiben Entscheidungen des Rats, wenn Berufung eingelegt wird, ausgesetzt, bis über die Berufung entschieden ist. Die Entscheidungen des Ständigen Internationalen Gerichtshofs und eines Schiedsgerichts sind endgültig und bindend.

Artikel 87 Strafmaßnahmen bei Verstößen durch Luftfahrtunternehmen

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, den Betrieb eines Luftverkehrsunternehmens eines Vertragsstaats durch den Luftraum über seinem Hoheitsgebiet nicht zuzulassen, wenn der Rat entschieden hat, daß das betreffende Unternehmen eine endgültige Entscheidung, die in Obereinstimmung mit dem vorstehenden Artikel ergangen ist, nicht befolgt

Artikel 88 Strafmaßnahmen bei Verstößen durch Staaten

Wird festgestellt, daß ein Vertragsstaat die Bestimmungen dieses Kapitels nicht einhält, so hebt die Versammlung sein Stimmrecht in der Versammlung und im Rat zeitweilig auf.

Kapitel XIX

Krieg

Artikel 89 Krieg und Notstand

Im Falle eines Krieges berühren die Bestimmungen dieses Abkommens nicht die Handlungsfreiheit betroffener Vertragsstaaten, sei es als Kriegsführende oder als Neutrale. Der gleiche Grundsatz gilt für den Fall, daß ein Vertragsstaat den nationalen Notstand erklärt und diese Tatsache dem Rat anzeigt.

Kapitel XX

Anhänge

Artikel 90 Annahme und Änderung der Anhänge

(a) Die Annahme der in Artikel 54 Buchstabe (I) erwähnten Anhänge durch den Rat erfordert eine Zweidrittel-Mehrheit der Stimmen des Rats auf einer zu diesem Zweck einberufenen Sitzung und ist sodann durch den Rat jedem Vertragsstaat vorzulegen. Jeder Anhang und jede Änderung eines Anhangs werden innerhalb von drei Monaten nach Vorlage bei den Vertragsstaaten oder nach Ablauf eines von dem Rat festgelegten längeren Zeitraums wirksam, es sei denn, daß inzwischen die Mehrheit der Vertragsstaaten dem Rat ihre Ablehnung mitgeteilt hat.

(b) Der Rat zeigt das Inkrafttreten eines Anhangs oder einer Änderung eines solchen unverzüglich allen Vertragsstaaten an.

Kapitel XXI

Ratifizierung, Beitritte, Änderungen und Kündigungen

Artikel 91 Ratifizierung des Abkommens

(a) Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung durch die Unterzeichner-Staaten. Die Ratifikationsurkunden werden im Archiv der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika hinterlegt, die jedem Unterzeichner-Staat und jedem beigetretenen Staat das Datum der Hinterlegung anzeigt.

(b) Sobald sechszwanzig Staaten dieses Abkommen ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind, tritt es zwischen ihnen am dreißigsten Tag nach Hinterlegung der sechszwanzigsten Urkunde in Kraft. Für jeden später ratifizierenden Staat tritt es am dreißigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

(c) Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika ist verpflichtet, der Regierung eines, jeden Unterzeichner-Staates und beigetretenen Staates das Datum, an dem dieses Abkommen in Kraft tritt, anzuzeigen.

Artikel 92 Beitritt zum Abkommen

(a) Dieses Abkommen steht den Mitgliedern der Vereinten Nationen und den mit ihnen verbundenen Staaten und den Staaten, die während des gegenwärtigen Weltkrieges neutral geblieben sind, zum Beitritt offen.

(b) Der Beitritt erfolgt durch eine Anzeige an die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und wird mit dem dreißigsten Tage nach Empfang der Mitteilung bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika wirksam. Diese gibt allen Vertragsstaaten davon Kenntnis.

Artikel 93 Zulassung anderer Staaten

Andere als die in Artikel 91 und 92 vorgesehenen Staaten können, vorbehaltlich der Zustimmung einer von den Staaten der Welt zur Aufrechterhaltung des Friedens geschaffenen allgemeinen internationalen Organisation, mit Vierfünftel-Mehrheit der Stimmen der Versammlung und unter den von der Versammlung vorgeschriebenen Bedingungen zur Teilnahme an diesem Abkommen zugelassen werden; in jedem Falle ist jedoch die Zustimmung eines jeden Staates erforderlich, der im gegenwärtigen Krieg von dem um Zulassung nachsuchenden Staat überfallen oder angegriffen wurde.

Artikel 94 Änderung des Abkommens

(a) Jede vorgeschlagene Änderung dieses Abkommens muß von einer Zweidrittel-Mehrheit der Versammlung gebilligt werden. Sie tritt für die Staaten, die die Änderung ratifiziert haben, in Kraft, sobald sie von der durch die Versammlung festgesetzten Anzahl von Vertragsstaaten ratifiziert worden ist. Die so festgesetzte Anzahl muß mindestens zwei Drittel der Gesamtzahl der Vertragsstaaten betragen.

(b) Wenn nach Ansicht der Versammlung die Art der Änderung eine solche Maßnahme rechtfertigt, kann die Versammlung in ihrer die Annahme empfehlenden EntschlieÙung bestimmen, daß jeder Staat, der die Änderung innerhalb einer bestimmten Frist nach ihrem Inkrafttreten nicht ratifiziert hat, aufhört, Mitglied der Organisation und Vertragspartei des Abkommens zu sein.

Artikel 95 Kündigung des Abkommens

(a) Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen drei Jahre nach Inkrafttreten durch Anzeige an die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika kündigen. Diese unterrichtet unverzüglich alle Vertragsstaaten.

(b) Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Anzeige wirksam und gilt nur bezüglich des kündigenden Staates.

Kapitel XXII

Begriffsbestimmungen

Artikel 96

Im Sinne dieses Abkommens bedeutet der Ausdruck

(a) „Fluglinienverkehr“ jeden planmäßigen Luftverkehr, der von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durchgeführt wird.

(b) „Internationaler Fluglinienverkehr“ einen Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staate erfolgt.

(c) „Luftverkehrsunternehmen“ jedes Luftbeförderungsunternehmen, das einen internationalen Fluglinienverkehr anbietet oder betreibt.

(d) „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post.

Unterzeichnung des Abkommens

ZU URKUND DESSEN unterschreiben die unterzeichneten hierzu gehörig beglaubigten Bevollmächtigten dieses Abkommen im Namen ihrer Regierungen an den neben ihren Unterschriften vermerkten Daten.

GESCHEHEN zu Chikago am 7. Dezember 1944 in englischer Sprache. Eine Fassung in Englisch, Französisch und Spanisch, die in jeder Sprache in gleicher Weise maßgebend ist, wird in Washington, D. C., zur Unterzeichnung aufgelegt. Beide Fassungen werden im Archiv der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika hinterlegt, und diese Regierung übermittelt den Regierungen aller Staaten, die dieses Abkommen unterzeichnen oder ihm beitreten, beglaubigte Ausfertigungen.