

# Bundesblatt

101. Jahrgang

Bern, den 7. April 1949

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 28 Franken im Jahr, 15 Franken im Halbjahr, zuzüglich  
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Pettizeile oder deren Raum. — Inserate franko an  
Stämpfli & Cie. in Bern*

5629

## Botschaft

des

### Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Ratifikation des Abkommens für die Vereinheitlichung gewisser Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen

(Vom 1. April 1949)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen hiermit eine Botschaft betreffend die Ratifikation des Abkommens vom 29. Mai 1933 für die Vereinheitlichung gewisser Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen zu unterbreiten.

## I.

Das Internationale Komitee von Luftrechtsachverständigen, welches durch die erste, auf Initiative der französischen Regierung zusammenberufene Privatluftrechtskonferenz in Paris im November 1925 gegründet wurde, hatte nach langen Studien einen Entwurf eines Internationalen Abkommens für die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen ausgearbeitet. Dieser Entwurf wurde allen Staaten zugestellt. Die italienische Regierung lud hierauf zur dritten Internationalen Privatluftrechtskonferenz im Mai 1933 nach Rom ein, welche unter anderem die Prüfung und Annahme dieses Abkommensentwurfes zum Gegenstand hatte.

An dieser Konferenz nahmen 44 Staaten teil. Der vorgelegte Entwurf wurde eingehend durchberaten und nach einigen Änderungen angenommen unter dem Titel: «Abkommen für die Vereinheitlichung gewisser Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen». Dieses Abkommen wurde am 29. Mai 1933 von 21 Staaten, darunter auch der Schweiz, unterzeichnet.

Bis heute wurde das Abkommen von folgenden Staaten ratifiziert: Spanien mit spanisch Marokko, Rumänien, Deutschland, Italien, Belgien, Ungarn,



Polen, Niederlande, Brasilien, Dänemark, Schweden, Norwegen und Guatemala. Nach Hinterlegung von fünf Ratifikationsurkunden ist das Abkommen am 12. Januar 1937 in Kraft getreten.

## II.

Das Bundesgesetz über die Luftfahrt, das durch die eidgenössischen Räte am 21. Dezember 1948 angenommen worden ist, gibt im vierten Titel seines zweiten Teiles «Die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen» fast wörtlich die Artikel des Abkommens vom 29. Mai 1933 wieder. Es erscheint uns daher überflüssig, auf eine eingehende Betrachtung der Artikel des Abkommens einzutreten. Dieses eingehende Studium ist durch die eidgenössischen Räte schon bei der Beratung über das Luftfahrtgesetz erfolgt. Wir beschränken uns darauf, die beiden Fassungen nebeneinanderzustellen und auf diese Weise die sich ergebenden geringfügigen Unterschiede zu erklären.

### Abkommen vom 29. Mai 1933

#### Art. 2

1. Unter Sicherungsbeschlagnahme versteht das Abkommen jede wie auch immer benannte Massnahme, durch die ein Luftfahrzeug wegen privater Interessen auf Anordnung einer Gerichts- oder öffentlichen Verwaltungsbehörde zugunsten eines Gläubigers, des Eigentümers oder des Inhabers eines auf dem Luftfahrzeug lastenden dinglichen Rechts festgehalten wird, ohne dass derjenige, der die Beschlagnahme betreibt, sich auf eine zuvor im ordentlichen Verfahren erlangte vollstreckbare gerichtliche Entscheidung oder auf einen gleichwertigen vollstreckbaren Titel berufen könnte.

2. Gewährt die massgebliche Rechtsordnung einem Gläubiger, der ein Luftfahrzeug ohne Zustimmung des Halters in Gewahrsam genommen hat, ein Retentionsrecht, so wird die Ausübung dieses Rechtes für dieses Abkommen der Sicherungsbeschlagnahme gleichgestellt und der durch dieses Abkommen vorgesehenen Regelung unterworfen.

Der erste Absatz des Artikels 2 des Abkommens ist mit Ausnahme der überflüssig erscheinenden Worte: «auf Anordnung einer Gerichts- oder öffentlichen

### Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948

#### Art. 80

Unter Sicherungsbeschlagnahme im Sinne der nachfolgenden Artikel ist jede wie auch immer benannte Massnahme zu verstehen, durch die ein Luftfahrzeug wegen privater Interessen zugunsten eines Gläubigers, des Eigentümers oder des Inhabers eines auf dem Luftfahrzeug lastenden dinglichen Rechtes festgehalten wird, ohne dass derjenige, der die Beschlagnahme betreibt, sich auf eine zuvor im ordentlichen Verfahren erlangte vollstreckbare gerichtliche Entscheidung oder auf einen gleichwertigen vollstreckbaren Titel berufen könnte.

Verwaltungsbehörde», durch Artikel 80 des Bundesgesetzes wörtlich wiedergegeben.

Der zweite Absatz von Artikel 2 des Abkommens wird in Artikel 80 des Bundesgesetzes nicht übernommen, da die Begriffsumschreibung der «Sicherungsbeschlagnahme», wie sie aus diesem Artikel hervorgeht, auch das Retentionsrecht umfasst.

### Art. 3

1. Der Sicherungsbeschlagnahme sind nicht unterworfen:

- a. Luftfahrzeuge, die ausschliesslich für einen staatlichen Dienst bestimmt sind oder verwendet werden; als staatlicher Dienst gilt auch der Postdienst, nicht aber der Dienst für Handelszwecke;
- b. Luftfahrzeuge, die tatsächlich in den Dienst auf einer regelmässigen Linie des öffentlichen Verkehrs eingesetzt sind, und die unentbehrlichen Ersatz-Luftfahrzeuge;
- c. alle anderen Luftfahrzeuge, die zur Beförderung von Personen oder Gütern gegen Entgelt bestimmt sind, oder verwendet werden, wenn sie zum Abflug für eine solche Beförderung fertig sind und es sich nicht etwa um eine für diese Reise eingegangene Schuld oder um eine während der Reise entstandene Forderung handelt.

2. Dieser Artikel bezieht sich nicht auf die Sicherungsbeschlagnahme, die ein Eigentümer betreibt, wenn ihm der Besitz seines Luftfahrzeuges durch eine unerlaubte Handlung entzogen worden ist.

Der Artikel 81 des Bundesgesetzes gibt den Artikel 3 des Abkommens wieder, mit Ausnahme der in Absatz 1, lit. a, weggelassenen Worte: «als staatlicher, Dienst gilt auch der Postdienst, nicht aber der Dienst für Handelszwecke». In der Schweiz erfolgt die Luftpostbeförderung durch die Swissair, und der Staat selbst betreibt auf dem Luftwege keinen Handelsverkehr. Die Worte

### Art. 81

1. Der Sicherungsbeschlagnahme sind nicht unterworfen:

- a. Luftfahrzeuge, die ausschliesslich für einen staatlichen Dienst bestimmt sind oder verwendet werden;
- b. Luftfahrzeuge, die tatsächlich in den Dienst einer regelmässig beflogenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Linie eingesetzt sind, und die unentbehrlichen Ersatzluftfahrzeuge;
- c. alle andern Luftfahrzeuge, die zur Beförderung von Personen und Sachen gegen Entgelt bestimmt sind oder verwendet werden, wenn sie zum Abflug für eine solche Beförderung bereit sind und es sich nicht etwa um eine für diese Reise eingegangene Schuld oder um eine während der Reise entstandene Forderung handelt.

2. Dieser Artikel bezieht sich nicht auf die Sicherungsbeschlagnahme, die ein Eigentümer nachsucht, wenn ihm der Besitz seines Luftfahrzeuges durch eine unerlaubte Handlung entzogen worden ist.

«auf einer regelmässigen Linie des öffentlichen Verkehrs» in Artikel 3, Absatz 1, lit. b, des Abkommens sind in Artikel 81 des Bundesgesetzes durch «einer regelmässig beflogenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Linie» ersetzt worden. Die Ausdrucksweise des Gesetzes ist die bessere.

#### Art. 4

1. Falls die Sicherungsbeschlagnahme nicht untersagt ist oder der Halter ihre Unzulässigkeit nicht geltend macht, wird durch eine ausreichende Bürgschaft («Cautionnement») die Beschlagnahme abgewendet oder das Recht auf ihre sofortige Aufhebung begründet.

2. Die Bürgschaft («Cautionnement») ist ausreichend, wenn sie den Betrag der Schuld und der Kosten deckt und ausschliesslich zur Befriedigung des Gläubigers bestimmt ist. Sie ist auch ausreichend, wenn sie dem Wert des Luftfahrzeuges entspricht, sofern dieser niedriger ist als der Betrag der Schuld und der Kosten.

Der erste Absatz von Artikel 82 des Bundesgesetzes lässt den Anfang des ersten Absatzes von Artikel 4 des Abkommens «falls die Sicherungsbeschlagnahme nicht untersagt ist oder der Halter ihre Unzulässigkeit nicht geltend macht» weg, weil diese Worte als unnötig befunden worden sind. Der Artikel 82 des Bundesgesetzes verwendet überdies den weitergehenden Ausdruck «Sicherheitsleistung» (Garantie) an Stelle des Wortes «Bürgschaft» (Cautionnement).

#### Art. 5

In allen Fällen ist über den Antrag auf Aufhebung der Sicherungsbeschlagnahme in einem summarischen und beschleunigten Verfahren zu entscheiden.

#### Art. 82

1. Durch eine ausreichende Sicherheitsleistung wird die Beschlagnahme abgewendet oder das Recht auf ihre sofortige Aufhebung begründet.

2. Die Sicherheit ist ausreichend, wenn sie den Betrag der Schuld und der Kosten deckt und ausschliesslich zur Befriedigung des Gläubigers bestimmt ist. Sie ist auch ausreichend, wenn sie dem Wert des Luftfahrzeuges entspricht, sofern dieser niedriger ist als der Betrag der Schuld und der Kosten.

#### Art. 83

1. In allen Fällen ist über den Antrag auf Aufhebung der Sicherungsbeschlagnahme in einem summarischen und beschleunigten Verfahren zu entscheiden.

2. Die Kantonsregierungen stellen durch Verordnung die hiefür notwendigen Verfahrensbestimmungen auf; diese unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Der erste Absatz von Artikel 83 des Bundesgesetzes stimmt mit Artikel 5 des Abkommens wörtlich überein. Der zweite Absatz von Artikel 83 des Bundesgesetzes bringt eine für das schweizerische Recht notwendige Regelung.

*Art. 6*

1. Ist ein Luftfahrzeug beschlagnahmt worden, das nach diesem Abkommen nicht der Sicherungsbesc<sup>h</sup>lagnahme unterliegt, oder hat der Schuldner eine Bürgschaft («*Cautionnement*») bestellen müssen, um die Beschlagnahme eines solchen Luftfahrzeuges abzuwenden oder ihre Aufhebung zu erreichen, so hat der betreibende Gläubiger gemäss dem Gesetz des Ortes des Gerichtsstandes, wo das Verfahren durchgeführt wird, den Schaden zu ersetzen, der dem Halter oder dem Eigentümer daraus erwächst.

2. Dieselbe Regel gilt, wenn die Sicherungsbesc<sup>h</sup>lagnahme ungerechtfertigt war.

*Art. 84*

1. Ist ein Luftfahrzeug beschlagnahmt worden, das nach diesem Gesetz nicht der Sicherungsbesc<sup>h</sup>lagnahme unterliegt, oder hat der Schuldner Sicherheit leisten müssen, um die Beschlagnahme eines solchen Luftfahrzeuges abzuwenden oder ihre Aufhebung zu erreichen, so hat der Gläubiger, der die Beschlagnahme verlangt hat, gemäss den Vorschriften des Obligationenrechtes den Schaden zu ersetzen, der dem Halter oder dem Eigentümer daraus erwächst.

2. Dieselbe Regel gilt, wenn die Sicherungsbesc<sup>h</sup>lagnahme ungerechtfertigt war.

3. Die Klage auf Schadenersatz ist entweder beim Gericht des Wohnortes des Beklagten oder beim Gericht des Ortes der Sicherungsbesc<sup>h</sup>lagnahme anzubringen.

Die Artikel 6 des Abkommens und 84, Absätze 1 und 2, des Bundesgesetzes weisen bis auf kleine Unterschiede die gleiche Fassung auf. Das Wort «*Bürgschaft*» («*Cautionnement*») wird durch «*Sicherheit*» («*Garantie*») und die Worte «*gemäss dem Gesetze des Ortes des Gerichtsstandes, wo das Verfahren durchgeführt wird*» werden durch «*gemäss den Vorschriften des Obligationenrechtes*» ersetzt.

In Artikel 84 des Bundesgesetzes wurde in einem dritten Absatz der Gerichtsstand für Klagen auf Schadenersatz umschrieben. Die Verfasser des Abkommens haben dieser Frage seinerzeit nicht regeln wollen.

*Art. 7*

Dieses Abkommen gilt nicht für Sicherungsmassnahmen, die auf Vorschriften des Konkursrechtes beruhen oder bei Zuwiderhandlungen gegen Zoll-, Strafrechts- oder Polizeivorschriften getroffen werden.

Die Fassung der beiden Artikel ist verschieden, doch ist der Sinn genau der gleiche.

*Art. 85*

Die vorstehenden Bestimmungen gelten nicht für Sicherungsmassnahmen, die auf Grund von konkursrechtlichen, verwaltungsrechtlichen oder strafrechtlichen Vorschriften getroffen werden.

*Art. 86*

Die Bestimmungen der Artikel 80 bis 85 gelten auch für ausländische Luftfahrzeuge, sofern der Staat, in dessen Luftfahrzeugregister sie eingetragen sind, Gegenrecht hält.

Unter dem Vorbehalt des Gegenrechts gewährt unser Gesetz den ausländischen, in der Schweiz befindlichen Luftfahrzeugen die gleichen Vorteile wie den schweizerischen Luftfahrzeugen.

*Art. 8*

Dieses Abkommen hindert nicht die Anwendung der zwischen den Hohen vertragschliessenden Parteien abgeschlossenen internationalen Abkommen, die eine weitergehende Beschlagnahmefreiheit vorsehen.

*Art. 87*

Die Bestimmungen der zwischenstaatlichen Vereinbarungen über den Schutz des gewerblichen Eigentums bleiben vorbehalten.

Artikel 87 des Bundesgesetzes ist eine Anwendung des in Artikel 8 des Abkommens aufgestellten allgemeinen Grundsatzes wie auch von Artikel 27 des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt, welches die Schweiz am 6. Februar 1947 ratifiziert hat. Die letztgenannte Bestimmung betrifft das Verbot der Beschlagnahme bei Patentverletzung.

Die Artikel 9 bis 15 des Abkommens behandeln die Anwendung, die Genehmigung, den Beitritt, die Kündigung und die Revision des Abkommens. Es sind die üblichen, bei allen zwischenstaatlichen Abkommen anzutreffenden Bestimmungen, welche keiner besondern Bemerkung bedürfen und die im Hinblick auf ihren Inhalt durch unser Bundesgesetz über die Luftfahrt nicht wiederzugeben waren. Es sei bloss hervorgehoben, dass nach Artikel 13 jeder Mitgliedstaat das Abkommen kündigen kann, wobei die Kündigung sechs Monate nach ihrer Anzeige an die italienische Regierung wirksam wird. Das Abkommen ist auf unbestimmte Dauer abgeschlossen worden. Es kann jedoch durch sechsmonatige Voranzeige gekündigt werden. Das Abkommen untersteht daher nicht dem Referendum. Anders wäre es dagegen, wenn die Kündigung erst nach einer Dauer von 15 Jahren erfolgen könnte (vergleiche Burckhardt, Kommentar, 3. Aufl., Seite 713).

Erwähnen wir noch zur Vervollständigung, dass wir in Anwendung von Artikel 1 des Abkommens: «Die Hohen vertragschliessenden Parteien verpflichten sich, die erforderlichen Massnahmen zu treffen, um den durch das gegenwärtige Abkommen aufgestellten Regeln Wirksamkeit zu verleihen», die Bestimmungen des Abkommens vom 29. Mai 1933 in das Bundesgesetz über die Luftfahrt aufgenommen haben. Das erlaubt uns, das Abkommen zu ratifizieren.

## III.

Der Ausschluss der Sicherungsbeschlagnahme, wie er im Abkommen und in den Artikeln 80—87 des Luftfahrtgesetzes geregelt wird, entspricht einem dringenden Bedürfnis der Luftfahrt. Es muss verhindert werden, dass ein Luftfahrzeug, welches für die Erfüllung von Aufgaben des Verkehrs eingesetzt ist, durch den Zugriff eines Gläubigers überraschend stillgelegt werden kann. Gegen diese Gefahr ist sowohl der Besitzer des Luftfahrzeuges als auch der Unternehmer zu schützen. Dabei wird, wie aus Artikel 3 des Abkommens und aus Artikel 81 des Luftfahrtgesetzes hervorgeht, nicht nur auf die Interessen der staatlichen Dienste und des Betriebes regelmässig beflogener Luftverkehrslinien Bedacht genommen, sondern auch auf die Interessen des Gelegenheitsverkehrs.

Es ist nun aber wünschbar, dass dieser Schutz zugunsten der schweizerischen Handelsluftfahrzeuge seine Wirkung nicht nur auf die Schweiz, sondern auch auf die andern Staaten erstrecke, welche dem Abkommen vom 29. Mai 1933 beigetreten sind. Zu dieser Ausdehnung einer unserer Handelsluftfahrt eingeräumten Erleichterung können wir nur gelangen, indem wir das Abkommen vom 29. Mai 1933 für die Vereinheitlichung gewisser Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen ratifizieren.

Wir empfehlen Ihnen den nachfolgenden Beschlusentwurf zur Annahme und versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 1. April 1949.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**E. Nobs**

Der Bundeskanzler:

**Leimgruber**

---

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
über  
**die Ratifikation des Abkommens für die Vereinheitlichung  
gewisser Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme  
von Luftfahrzeugen**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. April 1949,  
beschliesst:

Einziges Artikel

Der Bundesrat wird ermächtigt, das Abkommen vom 29. Mai 1933 für die Vereinheitlichung gewisser Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen zu ratifizieren.

## **Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen**

Seine Majestät der König von Albanien, der Deutsche Reichspräsident, der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika, der Bundespräsident der Republik Österreich, Seine Majestät der König der Belgier, der Präsident der Vereinigten Staaten von Brasilien, der Präsident der Republik Chile, der Präsident der nationalen Regierung der Republik China, der Präsident der Republik Columbien, der Präsident der Republik Kuba, Seine Majestät der König von Dänemark und Island, der Präsident der Republik Ekuador, der Präsident der Republik El Salvador, der Präsident der Spanischen Republik, der Präsident der Republik Finnland, der Präsident der Französischen Republik, Seine Majestät der König von Grossbritannien und Irland und der überseeischen britischen Länder und Kaiser von Indien, der Präsident der Republik Guatemala, der Präsident der Hellenischen Republik, der Präsident der Republik Honduras, Seine Durchlaucht der Reichsverweser des Königreichs Ungarn, Seine Majestät der König von Italien, Seine Majestät der Kaiser von Japan, der Präsident der Republik Litauen, der Präsident der Vereinigten Staaten von Mexiko, der Präsident der Republik Nikaragua, Seine Majestät der König von Norwegen, Ihre Majestät die Königin der Niederlande, der Präsident der Republik Polen, der Präsident der Republik Portugal, Seine Majestät der König von Rumänien, der Präsident der Republik Santo Domingo, die regierenden Hauptleute der Republik San Marino, Seine Heiligkeit der Papst, Seine Majestät der König von Schweden, der Schweizerische Bundesrat, der Präsident der Tschechoslowakischen Republik, der Präsident der Republik Türkei, der Vollziehende Hauptausschuss der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, der Präsident der Vereinigten Staaten von Venezuela, Seine Majestät der König von Jugoslawien,

überzeugt von der Nützlichkeit, gewisse einheitliche Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen anzunehmen,

haben zu diesem Zwecke ihre Bevollmächtigten ernannt, die, mit den erforderlichen Vollmachten versehen, das folgende Abkommen abgeschlossen und gezeichnet haben:

### *Artikel 1*

Die Vertragschliessenden Teile verpflichten sich, die erforderlichen Massnahmen zu treffen, um den in diesem Abkommen aufgestellten Regeln Wirksamkeit zu verleihen.

*Artikel 2*

(1) Unter «Sicherungsbeschlagnahme» versteht das Abkommen jede wie auch immer benannte Massnahme, durch die ein Luftfahrzeug wegen privater Interessen auf Anordnung einer Gerichts- oder öffentlichen Verwaltungsbehörde zugunsten eines Gläubigers, des Eigentümers oder des Inhabers eines auf dem Luftfahrzeug lastenden dinglichen Rechts festgehalten wird, ohne dass derjenige, der die Beschlagnahme betreibt, sich auf eine zuvor im ordentlichen Verfahren erlangte vollstreckbare gerichtliche Entscheidung oder auf einen gleichwertigen vollstreckbaren Titel berufen könnte.

(2) Gewährt die massgebliche Rechtsordnung einem Gläubiger, der ein Luftfahrzeug ohne Zustimmung des Halters in Gewahrsam genommen hat, ein Retentionsrecht, so wird die Ausübung dieses Rechtes für dieses Abkommen der Sicherungsbeschlagnahme gleichgestellt und der durch dieses Abkommen vorgesehenen Regelung unterworfen.

*Artikel 3*

(1) Der Sicherungsbeschlagnahme sind nicht unterworfen:

- a. Luftfahrzeuge, die ausschliesslich für einen staatlichen Dienst bestimmt sind oder verwendet werden; als staatlicher Dienst gilt auch der Postdienst, nicht aber der Dienst für Handelszwecke;
- b. Luftfahrzeuge, die tatsächlich in den Dienst auf einer regelmässig beflogenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Linie eingesetzt sind, und die unentbehrlichen Ersatzluftfahrzeuge;
- c. alle anderen Luftfahrzeuge, die zur Beförderung von Personen oder Gütern gegen Entgelt bestimmt sind oder verwendet werden, wenn sie zum Abflug für eine solche Beförderung fertig sind und es sich nicht etwa um eine für diese Reise eingegangene Schuld oder um eine während der Reise entstandene Forderung handelt.

(2) Dieser Artikel bezieht sich nicht auf die Sicherungsbeschlagnahme, die ein Eigentümer betreibt, wenn ihm der Besitz seines Luftfahrzeuges durch eine unerlaubte Handlung entzogen worden ist.

*Artikel 4*

(1) Falls die Sicherungsbeschlagnahme nicht untersagt ist oder der Halter ihre Unzulässigkeit nicht geltend macht, wird durch eine ausreichende Sicherheitsleistung die Beschlagnahme abgewendet oder das Recht auf ihre sofortige Aufhebung begründet.

(2) Die Sicherheit ist ausreichend, wenn sie den Betrag der Schuld und der Kosten deckt und ausschliesslich zur Befriedigung des Gläubigers bestimmt ist. Sie ist auch ausreichend, wenn sie dem Wert des Luftfahrzeuges entspricht, sofern dieser niedriger ist als der Betrag der Schuld und der Kosten.

### Artikel 5

In allen Fällen ist über den Antrag auf Aufhebung der Sicherungsbeschlagnahme in einem summarischen und beschleunigten Verfahren zu entscheiden.

### Artikel 6

(1) Ist ein Luftfahrzeug beschlagnahmt worden, das nach diesem Abkommen nicht der Sicherungsbeschlagnahme unterliegt, oder hat der Schuldner Sicherheit leisten müssen, um die Beschlagnahme eines solchen Luftfahrzeuges abzuwenden oder ihre Aufhebung zu erreichen, so hat der betreibende Gläubiger nach Vorschrift der am Ort des Verfahrens geltenden Rechtsordnung den Schaden zu ersetzen, der dem Halter oder dem Eigentümer daraus erwächst.

(2) Dieselbe Regel gilt, wenn die Sicherungsbeschlagnahme ungerechtfertigt war.

### Artikel 7

Dieses Abkommen gilt nicht für Sicherungsmassnahmen, die auf Vorschriften des Konkursrechts beruhen oder bei Zuwiderhandlungen gegen Zoll-, Strafrechts- oder Polizeivorschriften getroffen werden.

### Artikel 8

Dieses Abkommen hindert nicht die Anwendung der zwischen den Vertragschliessenden Teilen abgeschlossenen internationalen Abkommen, die eine weitergehende Beschlagnahmefreiheit vorsehen.

### Artikel 9

(1) Dieses Abkommen ist im Gebiet jedes der Vertragschliessenden Teile auf alle im Gebiet eines der anderen Vertragschliessenden Teile eingetragenen Luftfahrzeuge anzuwenden.

(2) Der Ausdruck «Gebiet eines Vertragschliessenden Teils» umfasst jedes Gebiet, das unter der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Protektorat, der Mandatsgewalt oder der Herrschaft des betreffenden Vertragschliessenden Teil steht und für das dieser das Abkommen angenommen hat.

### Artikel 10

Dieses Abkommen ist in französischer Sprache in einer einzigen Urschrift abgefasst, die im Archiv des Königlich Italienischen Ministeriums des Auswärtigen aufbewahrt bleiben soll. Die Königlich Italienische Regierung wird jeder beteiligten Regierung eine beglaubigte Abschrift übermitteln.

### Artikel 11

(1) Dieses Abkommen soll ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden sollen im Archiv des Königlich Italienischen Ministeriums des Auswärtigen

niedergelegt werden, das jeder beteiligten Regierung die erfolgte Niederlegung anzeigen wird.

(2) Sobald fünf Ratifikationsurkunden niedergelegt sind, tritt das Abkommen zwischen den Vertragschliessenden Teilen, die es ratifiziert haben, neunzig Tage nach der Niederlegung der fünften Ratifikationsurkunde in Kraft. Jede Ratifikation, über die eine Niederlegung später erfolgt, wird neunzig Tage nach dieser Niederlegung wirksam.

(3) Die Königlich Italienische Regierung wird jeder der beteiligten Regierungen den Tag des Inkrafttretens dieses Abkommens anzeigen.

#### *Artikel 12*

(1) Dieses Abkommen bleibt nach seinem Inkrafttreten zum Beitritt offen.

(2) Der Beitritt erfolgt durch eine Anzeige an die Königlich Italienische Regierung, die jede beteiligte Regierung hiervon verständigen wird.

(3) Der Beitritt wird neunzig Tage nach der Anzeige an die Königlich Italienische Regierung wirksam.

#### *Artikel 13*

(1) Jeder der Vertragschliessenden Teile kann dieses Abkommen durch schriftliche Anzeige an die Königlich Italienische Regierung, die jede beteiligte Regierung hiervon unverzüglich benachrichtigen wird, kündigen.

(2) Diese Kündigung wird sechs Monate nach ihrer Erklärung wirksam, und zwar nur bezüglich des Vertragsteils, der sie ausgesprochen hat.

#### *Artikel 14*

(1) Die Vertragschliessenden Teile können bei der Unterzeichnung, der Niederlegung der Ratifikationsurkunden oder anlässlich ihres Beitritts erklären, dass die Annahme dieses Abkommens sich nicht auf die Gesamtheit oder einen Teil ihrer Kolonien, auf Protektorate, überseeischen Gebiete, unter ihrem Mandat stehenden Gebiete oder jedes andere unter ihrer Staatshoheit, Herrschaft oder Oberhoheit stehende Gebiet bezieht.

(2) Die Vertragschliessenden Teile können späterhin der Königlich Italienischen Regierung anzeigen, dass dieses Abkommen auch für die Gesamtheit oder einen Teil ihrer Kolonien, Protektorate, überseeischen Gebiete, unter ihrem Mandat stehenden Gebiete oder für ein anderes unter ihrer Staatshoheit, Herrschaft oder Oberhoheit stehendes Gebiet, das entsprechend dem Absatz 1 von ihrer ursprünglichen Erklärung ausgenommen war, gelten soll.

(3) Sie können ferner jederzeit der Königlich Italienischen Regierung anzeigen, dass dieses Abkommen für die Gesamtheit oder irgendeinen Teil ihrer Kolonien, Protektorate, überseeischen Gebiete, unter ihrem Mandat stehenden Gebiete oder für ein anderes unter ihrer Staatshoheit, Herrschaft oder Oberhoheit stehendes Gebiet nicht mehr gelten soll.

(4) Die Königlich Italienische Regierung wird jeder beteiligten Regierung von den gemäss den beiden vorstehenden Absätzen eingegangenen Anzeigen Mitteilung machen.

*Artikel 15*

Jeder der Vertragschliessenden Teile ist befugt, frühestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens den Zusammentritt einer neuen internationalen Konferenz zu veranlassen, um etwaige Verbesserungen dieses Abkommens herbeizuführen. Er hat sich zu diesem Zweck an die Regierung der Französischen Republik zu wenden, die die zur Vorbereitung dieser Konferenz erforderlichen Massnahmen treffen wird.

Dieses in Rom am 29. Mai 1933 geschlossene Abkommen liegt bis zum 1. Januar 1943 zur Zeichnung auf.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

(Es folgen die Unterschriften.)

---