

Bundesblatt

111. Jahrgang

Bern, den 19. März 1959

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

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

7807

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des Abkommens über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen

(Vom 13. März 1959)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen die vorliegende Botschaft betreffend die Genehmigung des am 19. Juni 1948 in Genf abgeschlossenen Abkommens über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen durch die Schweiz zu unterbreiten.

A. Allgemeines

I.

Die Frage, ob nicht ein besonderes Pfandrecht an Luftfahrzeugen zu schaffen sei, ist in der Wissenschaft und an internationalen Luftprivatrechtskonferenzen schon früh aufgeworfen worden. Zwischen See- und Luftfahrt bestehen augenscheinliche Parallelen und für die Luftfahrt war bald einmal mit der Entwicklung ähnlicher Bedürfnisse zu rechnen, die im Seerecht vor Jahrhunderten schon zur Einführung besitzloser Pfandrechte an Schiffen geführt hatten.

Während der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen vermochten sich allerdings die Voraussetzungen dafür noch nicht in genügend starkem Masse auszubilden. Wohl fand die Luftfahrzeughypothek Eingang in einzelne Landesrechte, die grundsätzlich kein besitzloses Pfandrecht an beweglichen Sachen kennen, wohl beschäftigte sich das «Comité international technique d'experts juridiques aériens» (CITEJA) auf diesem Gebiete recht eingehend mit dem Problem einer materiellen Rechtsvereinheitlichung, aber ohne dass das Pfandrecht an Luftfahrzeugen praktische Bedeutung erlangt und ohne dass die Bestrebungen des CITEJA über blosse Entwürfe hinausgeführt hätten.



Durch die technische Entwicklung der Luftfahrt während des zweiten Weltkrieges änderte sich indessen die Lage von Grund auf. Einerseits wuchs der Finanzbedarf der Luftverkehrsunternehmen gewaltig an, andererseits erfüllten nun die grossen Verkehrsflugzeuge jene Voraussetzungen, die ein Pfand hinsichtlich Wert, Bewertbarkeit, Verwertbarkeit und Wertbeständigkeit erfüllen muss. Gleichzeitig verliehen Aufschwung und Ausbreitung des internationalen Linienverkehrs, für den mit der Überbrückung des Nordatlantik das letzte wesentliche Hindernis im Verkehr zwischen den Kontinenten überwunden war, dem Problem der internationalen Rechtsvereinheitlichung eine erhebliche praktische Bedeutung.

So wurden denn durch die in den letzten Kriegsmonaten in Chicago gegründete Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) die Arbeiten des CITEJA wieder aufgenommen. Auf dem Weg über vier weitere Entwürfe konnten sie in überraschend kurzer Zeit ihrem Ziele zugeführt werden. An der zweiten Vollversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, die im Sommer 1948 in Genf abgehalten wurde, konnte der endgültige Text erstellt und das «Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen» am 19. Juni 1948 zur Zeichnung aufgelegt werden. Bis heute ist das Abkommen von 27 Staaten, die Schweiz eingerechnet, unterzeichnet worden.

Dass das Abkommen kaum drei Jahre nach Kriegsende fertig vorlag, obwohl man den Boden der alten CITEJA-Entwürfe in wesentlichen Fragen verlassen musste, spricht für die praktische Bedeutung, die man ihm zuzumessen bereit war. Es kommt auch nicht von ungefähr, dass diese Arbeiten ihre kräftigste Förderung durch die Vereinigten Staaten von Amerika erfuhren, durch jenes Land also, in welchem der Luftverkehr technisch und wirtschaftlich einen höheren Stand als irgendwo anders erreicht hatte.

Die Vereinigten Staaten von Amerika sind denn auch der erste Staat gewesen, der das Abkommen ratifiziert hat. Seither sind Argentinien, Brasilien, Chile, Ecuador, Laos, Mexiko (mit Vorbehalt), Norwegen, Pakistan, Salvador und Schweden gefolgt. In vielen andern Staaten sind die zur Anpassung des Landesrechts und zur Genehmigung notwendigen Massnahmen eingeleitet. So darf mit einiger Zuversicht damit gerechnet werden, dass das Abkommen durch genügende Ausdehnung des räumlichen Geltungsbereichs seinem Zweck in absehbarer Zukunft gerecht zu werden vermag.

II.

Der Zweck des Abkommens liegt darin, die Finanzierung des internationalen Luftverkehrs dadurch zu erleichtern, dass besitzlosen Pfand- und ähnlichen dinglichen Sicherungsrechten an Luftfahrzeugen internationale Geltung verschafft wird, worauf mangels einer solchen Sonderordnung nicht mit Sicherheit gerechnet werden könnte. Wenn nämlich eine am ursprünglichen Lageort ohne Übergabe wirksam verpfändete bewegliche Sache in ein Gebiet gelangt, in

welchem das Traditionsprinzip herrscht, so kann hier nach einem allgemein anerkannten Grundsatz des internationalen Privatrechts das Pfandrecht nicht durchgesetzt werden. Aber auch wenn die Unterschiede zwischen den beteiligten Rechtsordnungen nicht so grundlegender Natur sind, sondern mehr in der Ausgestaltung liegen, können gleichwohl erhebliche Schwierigkeiten und Unsicherheiten entstehen.

Wie nun aber schon der Titel des Abkommens erkennen lässt, schafft es nicht etwa, wie dies noch während der Zwischenkriegszeit angestrebt worden war, die materielle Rechtseinheit. Es beschränkt sich vielmehr darauf, die Vertragsstaaten zu verpflichten, dingliche Rechte, die nach einer ausländischen Rechtsordnung an einem ausländischen Luftfahrzeug bestehen, anzuerkennen und an deren Vollstreckung mitzuhelfen. Da die Voraussetzungen der Anerkennungspflicht in verschiedener Hinsicht genauer umschrieben werden müssen, wird indirekt allerdings auch materiell eine gewisse Einheit erzielt, und durch verschiedene Vorschriften über die Vollstreckung wird in das einzelstaatliche Vollstreckungsrecht eingegriffen. Auf dieser Grundlage ist das Abkommen errichtet und sein Inhalt kann wie folgt umrissen werden:

Die anzuerkennenden Rechte werden genau umschrieben, und die Pflicht zur Anerkennung wird an die Voraussetzung geknüpft, dass das betreffende Recht in Übereinstimmung mit der Rechtsordnung des Flaggenstaates begründet wurde, nach dem Recht des Flaggenstaates besteht und im Flaggenstaat in einem öffentlichen Buch eingetragen ist (Art. I, Abs. 1).

Die Anerkennung weiterer dinglicher Rechte wird den Vortragsstaaten freigestellt, aber die im Abkommen namentlich genannten Rechte dürfen dadurch nicht beeinträchtigt werden (Art. I, Abs. 2).

Im Gegensatz zum Seerecht schützt das Abkommen dingliche Vorzugsrechte, die nach Landesrecht mit Vorrang vor den Vertragspfandrechten bestehen mögen, nur in stark eingeschränktem Umfang, in betonter Bevorzugung der dinglich gesicherten Finanzgläubiger vor den privat- und öffentlich-rechtlichen Gelegenheitsgläubigern (Art. VII).

Die durch das Abkommen gewährleistete Pfandsicherheit erstreckt sich über die Kapitalforderung hinaus in bestimmtem Umfang auch auf die Zinsforderungen (Art. V). Für die Pfandhaft ist bedeutungsvoll, dass das Abkommen zum Luftfahrzeug alle Teile rechnet, die zu dessen Gebrauch dienen, ob sie nun installiert oder zeitweilig ausgebaut sind (Art. XVI). Unter bestimmten Voraussetzungen wird auch der Einbezug von Ersatzteillagern in die Pfandhaft durch das Abkommen geschützt (Art. X).

III.

Wird das Institut der Luftfahrzeughypothek in das schweizerische Recht eingeführt, so bildet der Anschluss an die Abkommensordnung eine unumgängliche Ergänzung. Auf diese Weise wird dem Gläubiger Gewähr dafür geboten, dass seine Pfandrecht wenigstens in den Abkommensstaaten anerkannt wird und

gegebenenfalls vollstreckt werden kann. Für ein Land wie die Schweiz, dessen Luftverkehr zum weitaus überwiegenden Teil über die Landesgrenzen hinaus führt, ist dies besonders wichtig.

Der Anschluss an die Abkommensordnung muss sich auf unsere landesrechtliche Gesetzgebung in doppelter Hinsicht auswirken: Einerseits müssen die Regeln über die dinglichen Rechte an schweizerischen Luftfahrzeugen so gestattet werden, dass die Voraussetzungen für die Gewährung des Abkommenschutzes im Ausland erfüllt sind; andererseits sind hinsichtlich der ausländischen Luftfahrzeuge in der Schweiz ebenfalls gewisse Regeln zur Durchsetzung der Bestimmungen des Genfer Abkommens notwendig.

Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden, ist es zweckmässig, beides in einem Zug und im gleichen Erlass zu tun: durch das Bundesgesetz über das Luftfahrzeugbuch, dessen Entwurf wir Ihnen mit gesonderter Botschaft vorlegen. Viele der Abkommensbestimmungen fanden daher Aufnahme in Bestimmungen dieses Gesetzesentwurfs. Andere werden sich in der Vollziehungsverordnung zum Gesetze wiederfinden.

B. Die einzelnen Bestimmungen des Abkommens

Artikel I, Absatz 1: Die Erfassung der Rechtsinstitute, denen durch das Abkommen ein Schutz gewährt werden sollte, bot erhebliche Schwierigkeiten. Schliesslich kam man auf die nunmehr vorliegende Lösung, vier Kategorien von Rechten zu nennen. Damit konnten auch gewisse komplizierte Rechtsfiguren des angelsächsischen Rechtskreises in allgemeiner Formulierung erfasst werden. So wird mit Buchstabe *b* nicht etwa ein Kaufrecht nach Artikel 216 des Obligationenrechts ins Auge gefasst, sondern ein wesentliches Element eines «hire-purchase»- oder «conditional-sale»-Vertrages, mit Buchstabe *c* nicht etwa ein Mietverhältnis der uns geläufigen Art, sondern ein wesentliches Element eines «equipment trust». So ist es eher als Zufall zu bezeichnen, dass Buchstabe *c* zugleich die Gewährung eines Vormerkungsschutzes für langfristige Miet- oder Charterverträge über schweizerische Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 959 des Zivilgesetzbuches ermöglicht (Art. 5, Buchstabe *d*, des Gesetzesentwurfs). Eigentum und Pfandrecht als einzige dingliche Rechte unseres Gesetzesentwurfs (Art. 4) fallen unter die Buchstaben *a* und *d*.

Aus diesem Artikel ergibt sich auch der im wesentlichen kollisions- und nicht materiellrechtliche Charakter des Abkommens mit aller Deutlichkeit, und zwar wird als primär massgebendes Landrecht dasjenige des Registerstaates, d. h. des jeweiligen Flaggenstaates des Luftfahrzeugs bezeichnet. Der Gesetzesentwurf macht diesen Grundsatz über den Geltungsbereich des Abkommens hinaus zu einem allgemeinen Satz des schweizerischen internationalen Privatrechts (Art. 2 des Gesetzesentwurfs).

Als im Sinne unseres Rechtes spezifisch immobilienrechtliches Publizitätsmittel hat jeder Staat, welcher die unter seinem Recht entstehenden dinglichen Rechte an Luftfahrzeugen unter der Herrschaft des Abkommens im Aus-

land schützen möchte, ein öffentliches Buch zu führen. Die Frage des Verhältnisses zum bestehenden Luftfahrzeugregister wird durch das Abkommen, im Gegensatz zu früheren Entwürfen, nicht präjudiziert. Unser Entwurf sieht getrennte Führung durch dieselbe Amtsstelle vor (Art. 3 des Gesetzesentwurfs).

Absatz 2: Im Verhältnis zwischen einzelnen Staaten mag es vorkommen, dass die Anerkennung weiterer Rechte als der in Absatz 1 aufgezählten wünschbar erscheint. Diese Erweiterung darf aber zu keiner Beeinträchtigung von Rechten führen, die durch das Abkommen geschützt sind.

Artikel II, Absatz 1: Der Grundsatz der Zusammenfassung aller ein- und dasselbe Luftfahrzeug betreffenden Einträge auf ein- und dasselbe öffentliche Buch ist besonders wichtig im Hinblick auf die Fälle des Flaggenwechsels und auf die Möglichkeit der Entstehung gesetzlicher Pfandrechte im Ausland.

Absatz 2: Es entspricht dem grundsätzlichen Verzicht des Abkommens auf materielle Vereinheitlichung, wenn diese Kollisionsnorm für die Beurteilung der Publizitätswirkung und Rechtskraft des öffentlichen Buches auf das Recht des Registerstaates verweist.

Absatz 3: Auch diese Bestimmung ergibt sich aus dem Verzicht auf materielle Rechtseinheit, welcher die bestehenden Unterschiede zwischen den in den einzelnen Vertragsstaaten anerkannten dinglichen Rechte belässt. Es ist den Vertragsstaaten freigestellt, die Eintragung dinglicher Rechte, die sich in ihrer eigenen Rechtsordnung nicht finden, zuzulassen. Regelmässig wird aber die Umgestaltung in Institute der eigenen Rechtsordnung, z. B. einer «mortgage» des englischen in eine «Luftfahrzeugverschreibung» des schweizerischen Rechts, verlangt werden. Dies ist namentlich für den Fall des Flaggenwechsels wichtig (vgl. Art. IX).

Artikel III, Absatz 1: Diese Vorschrift ermöglicht es, ohne Schaffung eines zusätzlichen Bordpapiers dafür zu sorgen, dass der Interessent am jeweiligen ausländischen Standort des Luftfahrzeugs für Erkundigungen über die daran bestehenden dinglichen Rechte ohne Verzug Verbindung mit der zuständigen Amtsstelle des Registerstaates aufnehmen kann. Ihrem Charakter entsprechend, wird diese Vorschrift in die Vollziehungsverordnung zum Luftfahrzeugbuchgesetz übernommen werden.

Absatz 2: Die Vorschrift gewährleistet die Öffentlichkeit der in den Vertragsstaaten zu führenden Bücher und zwar eine Öffentlichkeit, die nicht durch einen Interessennachweis bedingt ist (vgl. Art. 13 des Gesetzesentwurfs, im Gegensatz zu Art. 970 ZGB).

Absatz 3: Damit wird bestätigt, dass der Publizitätsvorschrift von Artikel I, Absatz 1, auch jene Rechtssysteme genügen, welche der Hinterlegung der Belege bei einer dazu errichteten Amtsstelle gleiche Wirkungen wie dem Eintrag in ein öffentliches Buch zusprechen.

Absatz 4: Die Gebühren werden in Artikel 19 des Gesetzesentwurfs geregelt.

Artikel IV: Der Artikel umschreibt die Voraussetzungen, unter welchen Vorzugsrechten von der Art der gesetzlichen Pfandrechte des schweizerischen Rechts oder der seerechtlichen Privilegien Abkommensschutz gewährt wird. In der Entwicklung des Seerechts haben solche Rechte unter dem Gesichtspunkt der Förderung des Reisekredits sehr grosse praktische Bedeutung erlangt. Die aus Schiffshypotheken Berechtigten müssen immer mit einer mehr oder weniger weitgehenden Beeinträchtigung ihrer Stellung durch «privileges» rechnen, für die oft gar keine Publizitätsvorschriften gelten (vgl. Art. 2 des Brüsseler Übereinkommens von 1926 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Privilegien und Hypotheken an Seeschiffen, AS 1954, 751). Im Gegensatz dazu geht das vorliegende Abkommen konsequent auf den Schutz der Finanzgläubiger aus und gewährt derartigen Vorzugsrechten seinen Schutz nur in sehr eingeschränktem Umfang.

Absatz 1: In den Buchstaben *a* bis *b* werden die beiden Forderungsgründe genannt, welchen der Schutz des Abkommens gewährt wird, weil die zugrundeliegenden Massnahmen der Erhaltung des Pfandgegenstandes dienen. Artikel 47 des Gesetzesentwurfs hält sich an dasselbe Prinzip, bezieht allerdings ausdrücklich auch den Fall von Aufwendungen zur Erhaltung von Ersatzpfandobjekten, z. B. durch Zahlung von Versicherungsprämien ein. Schutz wird aber nur gewährt, wenn die betreffende Forderung nach dem Recht des Staates, in welchem die zugrunde liegenden Massnahmen getroffen oder beendet wurden, dingliche Sicherung durch ein gesetzliches Pfandrecht erfährt. Für ausländische Luftfahrzeuge in der Schweiz lässt sich dies aus Artikel 2 und 47 des Gesetzesentwurfs ableiten. Für schweizerische Luftfahrzeuge geht der dem ausländischen Gläubiger gewährte Schutz über den Abkommensschutz hinaus, denn der Gläubiger kann nach Artikel 47 des Entwurfs ein gesetzliches Pfandrecht auch dann geltend machen, wenn ihm ein solches nach dem Recht des Staates, in welchem die fraglichen Massnahmen getroffen wurden, nicht zustände.

Absatz 2: Die Bestimmung entspricht dem seerechtlichen Grundsatz, wonach solche dingliche Vorzugsrechte rangmässig in umgekehrter Reihenfolge ihrer Entstehungszeit stehen (vgl. Art. 5 des zitierten Brüsseler Übereinkommens von 1926 und Art. 49 des Gesetzesentwurfs).

Absatz 3: Die Bestimmung bildet ein Korrelat zur Publizitätsvorschrift des nachfolgenden Absatzes. Sie verpflichtet die Vertragsstaaten, einem innert der angegebenen Frist gestellten Begehren um Eintragung stattzugeben.

Absatz 4: Werden die hier aufgeführten Vorschriften nicht erfüllt, so erlischt nach dem Abkommen zunächst nur der vom Abkommen gewährte Schutz, nicht etwa die Forderung und nicht das dingliche Sicherungsrecht. Artikel 48 des Gesetzesentwurfs übernimmt diese Vorschriften, knüpft aber an die Nichtbeachtung die Folge, dass das durch die zugrunde liegenden Massnahmen mit der Forderung entstandene gesetzliche Pfandrecht wieder erlischt. Für die Anmeldung oder Eintragung ist die gesetzte Dreimonatsfrist angemessen, für die allenfalls notwendig werdende Klageanhebung dürfte sie dagegen in den meisten Fällen recht knapp sein.

Absatz 5: Diese Bestimmung stellt gesetzgebungstechnisch ein Überbein dar, das sich in erster Linie aus dem bei der Bereinigung des Abkommenstextes eingeschlagenen Tempo erklärt.

Artikel V: Der Abkommenschutz erstreckt sich auf die in Artikel 818 des Zivilgesetzbuches umschriebene Pfandsicherheit, aber mit Ausnahme der Verzugszinsen (vgl. Art. 45 des Gesetzesentwurfs).

Artikel VI: Die Bestimmung hat primär den Schutz des ungesicherten Kurrentgläubigers gegen unredliche Begründung dinglicher Rechte nach Einleitung eines Vollstreckungsverfahrens im Ausland im Auge. Für schweizerische Luftfahrzeuge wird die Frage durch Artikel 5 des Gesetzesentwurfs geregelt, während für ausländische Luftfahrzeuge gegebenenfalls Artikel 96 des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes heranzuziehen ist.

Artikel VII, Absatz 1: Der Grundsatz besagt nichts Neues, denn das Vollstreckungsrecht untersteht der Natur der Sache nach der Gebietshoheit.

Absatz 2: Diese Bestimmungen sind sinngemäss in die Vollziehungsverordnung zu übernehmen.

Absatz 3: Dieser Gegenstand wird in Artikel 60 des Gesetzesentwurfs geregelt.

Absatz 4: Artikel 59, Absatz 2, des Gesetzesentwurfs entspricht den vom Abkommen aufgestellten Deckungs- und Übernahmeprinzipien.

Absatz 5: Durch die vorliegenden Regeln bietet das Abkommen landesrechtlichen Vollstreckungsprivilegien von Personen, die durch den Betrieb eines Luftfahrzeugs am Boden geschädigt werden, einen gewissen Schutz. Gerade diese Interessen sind aber bereits weitgehend durch landes- und internationalrechtliche Haftpflicht- und Sicherstellungsvorschriften geschützt und eine weitergehende Privilegierung zuungunsten der Pfandgläubiger erscheint daher nicht angebracht. Unser Gesetzesentwurf verzichtet darauf, von der hier gebotenen Möglichkeit, die übrigens kaum je praktisch werden dürfte, Gebrauch zu machen.

Absatz 6: Für die Deckung der Verwertungskosten sei auf Artikel 52 des Gesetzesentwurfs und Artikel 144, Absatz 3 sowie Artikel 157, Absatz 1 des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes verwiesen.

Artikel VIII: Diese Bestimmung, die auf dem Lösungsprinzip beruht, gehört zu derjenigen von Artikel VII, Absatz 4 (vgl. Art. 59, Abs. 2, des Gesetzesentwurfs).

Artikel IX: Diese Vorschrift scheint zunächst in der praktischen Anwendung insofern gewisse Schwierigkeiten zu bieten, als sie dem Fall der nicht auf Begehren des Eigentümers sondern von Amtes wegen vorzunehmenden Löschung eines Luftfahrzeugs nicht direkt Rechnung trägt. Die Zustimmung oder Ablösung des dinglich Berechtigten kann hier nicht zur Vorbedingung gemacht

werden. Der dinglich Berechtigte kann indessen nicht nur im Entlassungsverfahren im bisherigen Registerstaat seine Rechte geltend machen (vgl. Art. 10 ff. und 44 des Gesetzesentwurfs), sondern er kann unter Berufung auf den vorliegenden Artikel allenfalls auch im andern Staat die Verweigerung der vom Eigentümer angesuchten Aufnahme beantragen (vgl. Art. 8 des Gesetzesentwurfs).

Artikel X: Mit diesem Artikel trägt das Abkommen jener Besonderheit des internationalen Luftverkehrsbetriebes Rechnung, die darin besteht, dass nicht nur an der Heimatbasis jeder Unternehmung, sondern auch längs den betriebenen Linien grosse Ersatzteillager unterhalten werden müssen, deren Benützung als Realsicherheit der Hebung des Kredits dienstbar gemacht werden kann. Die neuartige Lösung des Abkommens geht dahin, dass es unter bestimmten Voraussetzungen seinen Schutz auch akzessorischen Sicherungsrechten gewährt, die an derartigen Lagern nach dem Recht des Registerstaates des Luftfahrzeugs begründet werden. Mit der Ratifikation des Abkommens wird die Schweiz die aus diesem Artikel entstehenden Verpflichtungen hinsichtlich der Ersatzteillager ausländischer Unternehmungen auf sich nehmen. Andererseits aber werden nach dem Gesetzesentwurf (Art. 29 ff.) solche akzessorische Hypothekarpfandrechte auch an Ersatzteillagern schweizerischer Unternehmungen begründet werden können.

Absatz 1: Die hier genannten Voraussetzungen für die Gewährung des Abkommensschutzes (fester Lagerort und Pfandzettel) finden sich in Artikel 29 des Gesetzesentwurfs wieder.

Absatz 2: Das im ersten Satz vorgesehene Inventar wird in der Vollziehungsverordnung zum Luftfahrzeugbuchgesetz als Beleg vorgeschrieben werden. Für den Austausch gleichartiger Ersatzteile sei auf Artikel 38 des Gesetzesentwurfs verwiesen.

Absatz 3: Mit Rücksicht auf den Grundgedanken des ganzen Artikels X und im Interesse einer einfachen und klaren Lösung möchten wir auf die Ausnützung der hier gebotenen Möglichkeit verzichten, zugunsten der Kurrentgläubiger das Deckungsprinzip einzuschränken und ein Vollstreckungsprivileg zu schaffen.

Absatz 4: In einem Rechtssystem wie dem unsrigen besagt diese auf angelsächsischer Gesetzgebungstechnik beruhende Legaldefinition nicht mehr, als was sinngemässe Auslegung ohnehin ergibt. Auf eine Übernahme in den Gesetzesentwurf wird daher verzichtet.

Artikel XI, Absatz 1: Diese Bestimmung wird noch ergänzt durch den Vorbehalt in Artikel XIII.

Absatz 2: Ursprünglich war die gegenteilige Lösung vorgesehen, nämlich die grundsätzliche Anwendbarkeit des Abkommens auch auf Luftfahrzeuge im Gebiet ihres eigenen Flaggenstaates. Auch in dieser Beziehung setzte sich aber durch, was ein Minimum materieller Vereinheitlichung bedingt. Soll der Zweck

des Abkommens überhaupt erreicht werden, so müssen die Vorschriften über den Schutz der dinglich Berechtigten bei Flaggenwechsel (Art. IX) und über die gesetzlichen Pfandrechte bei Entstehung der Forderung im Ausland (Art. IV) von den Vertragsstaaten grundsätzlich auch auf eigene Luftfahrzeuge angewandt werden. Mit Bezug auf die Führung des öffentlichen Buches (Art. II und III) bedeutet eine Verletzung der Abkommensvorschriften, dass die in Artikel I, Absatz 1, vorausgesetzte Publizität nicht mehr in genügendem Umfang gegeben ist, womit auch die den anderen Vertragsstaaten auferlegte Anerkennungspflicht entfielen.

Artikel XII: Aus den Materialien ist nicht klar zu entnehmen, ob man diesem Artikel nur die Tragweite eines rein öffentlich-rechtlichen Vorbehalts von Polizeimassnahmen geben oder ob man die Vertragsstaaten im Sinne eines versteckten Privilegs ermächtigen wollte, Bussen, Zölle und Gebühren ohne Rücksicht auf die im öffentlichen Buch des Flaggstaates eingetragenen Rechte zu vollstrecken. Jedenfalls darf er nicht im Sinne eines grundsätzlichen Fiskalprivilegs extensiv ausgelegt werden, das man bei der Beratung von Artikel IV, Absatz 1, ausdrücklich ausschloss. Der Gesetzesentwurf hält sich in dieser Beziehung streng an den Grundgedanken des Abkommens (vgl. Art. 51 des Gesetzesentwurfs).

Artikel XIII: Diese Einschränkung des Anwendungsbereiches bezieht sich dem Wortlaut und der Natur der Sache nach sowohl auf in- als auf ausländische Luftfahrzeuge, d. h. auf beide Absätze von Artikel XI, zu welchem sie systematisch gehören würde.

Artikel XIV: Die Ermächtigung zur Abkürzung des diplomatischen Dienstweges in technischen Angelegenheiten ist zweckmässig und entspricht allgemein gewordener Praxis.

Artikel XV: Die Vorschrift ist notwendig, weil das Abkommen grundsätzlich keine materielle Rechtseinheit anstrebt, sondern weitgehend auf die Landesrechte verweist. Die meisten Abkommensbestimmungen müssen zu direkter Anwendung durch die Beteiligten in angepasster Form in das nationale Recht eingebaut werden.

Artikel XVI: Die Auslegung dieses ohne viele Diskussionen aus früheren Entwürfen in das Abkommen übernommenen Artikels bietet grosse Schwierigkeiten und seine Tragweite ist nicht leicht zu erfassen. Klar ist nur, dass es ausgeschlossen sein soll, im Widerspruch zur Rechtsordnung des Flaggstaates Sonderrechte an Wechselteilen eines ausländischen Luftfahrzeugs zu begründen, z. B. Retentions- oder ähnliche Rechte an Wechselteilen geltend zu machen, die aus einem in Revision oder Reparatur befindlichen Luftfahrzeug ausgebaut werden. Ob aber andererseits ein Abkommensstaat verpflichtet ist, an Wechselteilen Sonderrechte anzuerkennen, die allenfalls nach der Rechtsordnung des Flaggstaates bestehen mögen, ist eine andere Frage. Insbesondere muss der

Inhaber solcher Sonderrechte im Fall der Entstehung gesetzlicher Pfandrechte nach Artikel IV mit einer Beeinträchtigung seiner Rechtsstellung rechnen. Gesetzgebungstechnisch würde die einfachste Lösung darin bestehen, dass man den Artikel wörtlich ins Landesrecht übernimmt und Sonderrechte an Wechselteilen ausschliesst, d. h. alle diese Teile zu wesentlichen Bestandteilen erklärt, welche das rechtliche Schicksal des Luftfahrzeugs teilen. Wir erachten jedoch aus zwingenden betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen eine andere Lösung als notwendig (vgl. Art. 22 des Gesetzesentwurfs); auch wenn ihre Anwendung und Durchsetzung durch die Anwendung des vorliegenden Artikels in Ausnahmefällen auf gewisse Schwierigkeiten stossen kann.

Artikel XVII: Diese Auslegungsbestimmung bedarf keiner besonderen Erläuterung.

Artikel XVIII-XXIII: Die Schlussbestimmungen halten sich im üblichen Rahmen und bedürfen keiner weiteren Erläuterungen.

Da das Abkommen durch jeden Vertragsstaat gekündigt werden kann und die Kündigung sechs Monate, nachdem sie bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation eingetroffen ist wirksam wird, muss der Bundesbeschluss über die Genehmigung dieses Abkommens nicht dem fakultativen Referendum unterstellt werden.

Indem wir Ihnen, in Übereinstimmung mit der Eidgenössischen Luftfahrtkommission, den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, beehren wir uns, Sie Herr Präsident, und hochgeehrte Herren, erneut unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 13. März 1959.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

P. Chaudet

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend
die Genehmigung des Abkommens
über die internationale Anerkennung von Rechten
an Luftfahrzeugen durch die Schweiz

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 13. März 1959,
beschliesst:

Art. 1

Das Abkommen vom 19. Juni 1948 über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen wird genehmigt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, es zu ratifizieren.

Art. 2

Der Bundesrat wird ermächtigt, die zur Anwendung des Abkommens notwendigen Vorschriften zu erlassen.

Abkommen
über
die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen

Abgeschlossen in Genf am 19. Juni 1948

In der Erwägung, dass die Konferenz über die internationale Zivilluftfahrt im November und Dezember 1944 in Chicago die baldige Annahme eines Abkommens über die Übertragung von Rechten an Luftfahrzeugen empfohlen hat, in der Erwägung, dass es im Interesse einer künftigen Ausdehnung der internationalen Zivilluftfahrt in hohem Masse erwünscht ist, dass Rechte an Luftfahrzeugen international anerkannt werden,

sind die gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten im Namen ihrer Regierungen wie folgt übereingekommen:

Artikel I

¹ Die Vertragsstaaten verpflichten sich anzuerkennen:

- a. das Eigentumsrecht an Luftfahrzeugen;
 - b. das Recht des Besitzers eines Luftfahrzeugs, Eigentum durch Kauf zu erwerben;
 - c. das Recht zum Besitz eines Luftfahrzeugs auf Grund eines für einen Zeitraum von sechs oder mehr Monaten abgeschlossenen Mietvertrages;
 - d. besitzlose Pfandrechte («mortgages»), Hypotheken und ähnliche Rechte an einem Luftfahrzeug, die vertraglich als Sicherheit für die Erfüllung einer Schuld begründet sind,
- unter der Voraussetzung, dass diese Rechte
- i. gültig entstanden sind nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem das Luftfahrzeug zur Zeit ihrer Begründung (als staatszugehörig) eingetragen war, und
 - ii. ordnungsgemäss eingetragen sind in einem öffentlichen Buch des Vertragsstaates, in welchem das Luftfahrzeug eingetragen ist.

Die Ordnungsmässigkeit aufeinander folgender Eintragungen in verschiedenen Vertragsstaaten bestimmt sich nach dem Recht des Vertragsstaates, in dessen Gebiet das Luftfahrzeug zur Zeit der jeweiligen Eintragung des Rechts eingetragen war.

² Keine Bestimmung dieses Abkommens hindert die Vertragsstaaten, in ihrer Gesetzgebung andere Rechte an Luftfahrzeugen anzuerkennen. Die Vertragsstaaten werden jedoch nicht zulassen oder anerkennen, dass ein Recht den in Absatz 1 genannten Rechten im Range vorgeht.

Artikel II

¹ Alle ein Luftfahrzeug betreffenden Eintragungen müssen in dem gleichen öffentlichen Buch erfolgen.

² Soweit dieses Abkommen nichts Abweichendes vorsieht, richten sich die Wirkungen der Eintragung eines der in Artikel I, Absatz 1, genannten Rechte gegenüber Dritten nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in welchem dieses Recht eingetragen ist.

³ Jeder Vertragsstaat kann die Eintragung eines Rechts an einem Luftfahrzeug untersagen, das nach seinen nationalen Gesetzen nicht wirksam begründet werden kann.

Artikel III

¹ Die Adresse der mit der Führung des Buches betrauten Behörde ist auf dem die Staatszugehörigkeit des Luftfahrzeugs beurkundenden Eintragungsschein zu vermerken.

² Jedermann ist berechtigt, von dieser Behörde beglaubigte Abschriften oder Auszüge aus den Eintragungen zu verlangen. Bis zum Beweise des Gegenteils wird vermutet, dass die Abschriften oder Auszüge den Inhalt des Buches richtig wiedergeben.

³ Sofern nach dem Recht eines Vertragsstaates der Eingang einer Urkunde bei der Buchbehörde die gleiche Rechtswirkung hat wie die Eintragung selbst, gilt diese Rechtswirkung auch für die Zwecke des Abkommens. In diesem Fall ist durch geeignete Vorkehrungen sicherzustellen, dass die Urkunde der Öffentlichkeit zugänglich ist.

⁴ Für die Tätigkeit der Buchbehörde dürfen angemessene Gebühren erhoben werden.

Artikel IV

¹ Sind nach dem Recht eines Vertragsstaates, in dem Bergungs- oder Erhaltungsmassnahmen an einem Luftfahrzeug zum Abschluss gekommen sind, Ansprüche entstanden

a. wegen Entschädigung für die Bergung des Luftfahrzeugs oder

b. wegen ausserordentlicher, zur Erhaltung des Luftfahrzeugs unumgänglich erforderlicher Aufwendungen,

und begründen diese Ansprüche ein mit Vorrang ausgestattetes dingliches Recht an einem Luftfahrzeug, so wird dieses Recht von den Vertragsstaaten anerkannt und erhält Vorrang vor allen anderen Rechten an dem Luftfahrzeug.

² Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Rechte werden in umgekehrter Reihenfolge der Ereignisse, durch die sie entstanden sind, befriedigt.

³ Jedes dieser Rechte kann innerhalb von drei Monaten nach Beendigung der Bergungs- oder Erhaltungsmassnahmen in dem öffentlichen Buch vorgemerkt werden.

⁴ Diese Rechte werden nach Ablauf der in Absatz 3 erwähnten drei Monate in anderen Vertragsstaaten nicht mehr anerkannt, sofern nicht innerhalb dieses Zeitraumes

- a. das Recht in dem öffentlichen Buch nach Absatz 3 vorgemerkt worden ist, und
- b. über den Betrag eine Vereinbarung zustande gekommen oder ein gerichtliches Verfahren über das Recht eingeleitet worden ist. Im Fall eines gerichtlichen Verfahrens bestimmen sich die Voraussetzungen, unter denen die dreimonatige Frist unterbrochen oder gehemmt wird, nach dem Recht des angerufenen Gerichts.

⁵ Dieser Artikel findet ungeachtet der Vorschriften des Artikels I, Absatz 2, Anwendung.

Artikel V

Der Vorrang der in Artikel I, Absatz 1, Buchstabe d, genannten Rechte erstreckt sich auf alle durch sie gesicherten Beträge. Für Zinsen gilt jedoch dieser Vorrang nur hinsichtlich der Beträge, die in den letzten drei Jahren vor der Eröffnung oder während der Durchführung des Vollstreckungsverfahrens aufgelaufen sind.

Artikel VI

Wird ein Luftfahrzeug oder ein Recht an einem Luftfahrzeug beschlagnahmt oder wird eine Zwangsvollstreckung durchgeführt, so sind die Vertragsstaaten nicht verpflichtet, zum Nachteil des betreibenden Gläubigers oder eines Erwerbers die Begründung oder Übertragung eines der in Artikel I, Absatz 1, genannten Rechte durch den Schuldner anzuerkennen, wenn dieser in Kenntnis des Verfahrens gehandelt hat.

Artikel VII

¹ Das Verfahren für die Zwangsvollstreckung in ein Luftfahrzeug richtet sich nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in dem die Vollstreckung durchgeführt wird.

² Nachstehende Bestimmungen sind jedoch einzuhalten:

- a. Zeit und Ort der Verwertung sind mindestens sechs Wochen im voraus festzusetzen;
- b. Der betreibende Gläubiger hat dem Gericht oder der sonst zuständigen Behörde einen beglaubigten Auszug über die das Luftfahrzeug betreffenden Eintragungen vorzulegen. Er hat mindestens einen Monat vor dem Termin

die bevorstehende Verwertung an dem Ort, an dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, nach den dort geltenden Bestimmungen öffentlich bekannt zu machen und gleichzeitig den eingetragenen Eigentümer, die Inhaber der an dem Luftfahrzeug eingetragenen Rechte sowie die Inhaber der nach Artikel IV, Absatz 3, im öffentlichen Buch vorgemerkten Rechte durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen, der tunlichst durch Luftpost an die im öffentlichen Buch verzeichneten Adressen zu richten ist.

³ Werden die Bestimmungen des Absatzes 2 nicht eingehalten, so ergeben sich die Rechtsfolgen nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in dem die Verwertung durchgeführt wird. Verstösst eine Verwertung gegen Bestimmungen des Absatzes 2, so kann die Verwertung auf Antrag eines jeden, der dadurch geschädigt worden ist, für nichtig erklärt werden. Der Antrag kann nur binnen sechs Monaten vom Tage der Verwertung an gestellt werden.

⁴ Eine Verwertung darf erst beendet werden, wenn alle der zuständigen Behörde nachgewiesenen Rechte, welche dem Recht des betreibenden Gläubigers nach diesem Abkommen vorgehen, entweder aus dem Verwertungserlös gedeckt oder von dem Erwerber übernommen worden sind.

⁵ Hat ein Luftfahrzeug, das mit einem der in Artikel I genannten Rechte zur Sicherung einer Forderung belastet ist, in dem Gebiet des Vertragsstaates, in dem die Verwertung durchgeführt wird, einen Schaden auf der Erde verursacht, so kann das nationale Recht dieses Vertragsstaates im Falle der Beschlagnahme des genannten Luftfahrzeugs oder eines anderen Luftfahrzeugs des gleichen Eigentümers, das mit ähnlichen Rechten zugunsten des gleichen Gläubigers belastet ist, anordnen:

- a. dass Absatz 4 gegenüber dem Geschädigten oder seinem Rechtsnachfolger, sofern sie als betreibende Gläubiger auftraten, nicht anwendbar sein soll;
- b. dass die in Artikel I vorgesehenen, zur Sicherung einer Forderung dienenden Rechte an Luftfahrzeugen gegen die Geschädigten oder deren Rechtsnachfolger nur bis zu 80 Prozent des Verwertungserlöses geltend gemacht werden können.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten jedoch nicht, wenn durch den Halter oder zu seinen Gunsten eine angemessene und wirksame Versicherung gegen diesen Schaden bei einem Staat oder bei einem Versicherungsunternehmen in einem beliebigen Staat abgeschlossen worden ist.

Soweit das Recht des Vertragsstaates, in dem die Verwertung durchgeführt wird, nicht andere Wertgrenzen vorsieht, gilt eine Versicherung im Sinne dieses Absatzes als angemessen, wenn der Versicherungsbetrag dem Neuwert des zu verwertenden Luftfahrzeugs entspricht.

⁶ Kosten, die nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem die Verwertung durchgeführt wird, gesetzlich erhoben werden können und die im gemeinsamen Interesse der Gläubiger im Laufe des Vollstreckungsverfahrens entstanden sind, werden mit Vorrang vor allen anderen Forderungen, selbst vor denjenigen, die nach Artikel IV Vorrang geniessen, aus dem Verwertungserlös beglichen.

Artikel VIII

Durch die Verwertung eines Luftfahrzeugs nach den Bestimmungen des Artikels VII wird das Eigentum am Luftfahrzeug frei von allen nicht vom Erwerber übernommenen Rechten übertragen.

Artikel IX

Abgesehen von einer Verwertung nach den Bestimmungen des Artikels VII kann ein Luftfahrzeug aus dem Register oder dem öffentlichen Buch eines Vertragsstaates in das entsprechende Register oder öffentliche Buch eines anderen Vertragsstaates nur überschrieben werden, wenn die Inhaber der eingetragenen Rechte vorher befriedigt worden sind oder zugestimmt haben.

Artikel X

¹ Erstreckt sich ein zur Sicherung einer Forderung eingetragenes Recht der in Artikel I vorgesehenen Art nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, auf Ersatzteile, die an einer oder an mehreren bestimmten Stellen lagern, so wird dieses Recht von allen Vertragsstaaten anerkannt, solange die Ersatzteile dort verbleiben. Dies gilt nur, wenn an dem Lagerungsplatz eine Bekanntmachung angebracht ist, welche das Recht, den Namen und die Adresse des Berechtigten und das öffentliche Buch angibt, in dem das Recht eingetragen ist. Die Bekanntmachung muss geeignet sein, Dritten in angemessener Weise Kenntnis davon zu geben, dass die Ersatzteile belastet sind.

² Ein Verzeichnis über die Art und die ungefähre Anzahl der genannten Ersatzteile ist in die dem Bucheintrag beigefügte Urkunde aufzunehmen oder ihr anzufügen. Ein Austausch gleichartiger Ersatzteile beeinträchtigt das Recht des Gläubigers nicht.

³ Die Bestimmungen des Artikels VII, Absätze 1 und 4, und des Artikels VIII gelten auch für eine Zwangsvollstreckung in die Ersatzteile. Ist der betreibende Gläubiger jedoch nicht dinglich gesichert, so findet Artikel VII, Absatz 4, auf die Verwertung mit der Massgabe Anwendung, dass der Zuschlag nur für ein Angebot erteilt werden darf, welches zwei Dritteln des Wertes der Ersatzteile entspricht. Der Wert wird von Sachverständigen ermittelt, die von der Vollstreckungsbehörde bestellt werden. Ausserdem kann die Vollstreckungsbehörde bei der Verteilung des Erlöses nach Abzug der in Artikel VII, Absatz 6, vorgesehenen Kosten den Betrag, der den im Range vorgehenden Gläubigern zu zahlen ist, zugunsten des betreibenden Gläubigers auf zwei Drittel des Erlöses begrenzen.

⁴ Im Sinne dieses Artikels gelten als Ersatzteile alle zu einem Luftfahrzeug gehörenden Teile, Triebwerke, Luftschrauben, Funkgeräte, Bordinstrumente, Ausrüstungen und Ausrüstungsgegenstände sowie Teile dieser Gegenstände, ferner allgemein alle sonstigen Gegenstände irgendwelcher Art, die zum Einbau in ein Luftfahrzeug als Ersatz entfernter Teile bereit gehalten werden.

Artikel XI

¹ Die Bestimmungen dieses Abkommens gelten in jedem Vertragsstaat für alle in einem anderen Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeuge.

² Jeder Vertragsstaat hat jedoch auch auf die in seinem Gebiet eingetragenen Luftfahrzeuge folgende Bestimmungen anzuwenden:

a. Artikel II, III, IX und

b. Artikel IV, es sei denn, dass die Bergungs- oder Erhaltungsmassnahmen auf seinem Gebiet zu Ende geführt worden sind.

Artikel XII

Die Bestimmungen dieses Abkommens lassen das Recht jedes Vertragsstaates unberührt, seine nationalen Gesetze über Einwanderung, Zölle oder Luftfahrt gegenüber einem Luftfahrzeug durchzusetzen.

Artikel XIII

Dieses Abkommen gilt nicht für Luftfahrzeuge, die im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst verwendet werden.

Artikel XIV

Bei Anwendung dieses Abkommens können die zuständigen Gerichts- und Verwaltungsbehörden der Vertragsstaaten unmittelbar miteinander verkehren, soweit ihr nationales Recht nichts Gegenteiliges bestimmt.

Artikel XV

Die Vertragsstaaten sind verpflichtet, die zur Durchführung dieses Abkommens erforderlichen Massnahmen zu ergreifen und sie dem Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation unverzüglich zur Kenntnis zu bringen.

Artikel XVI

Im Sinne dieses Abkommens umfasst der Ausdruck «Luftfahrzeug» Zelle, Triebwerke, Luftschrauben, Funkgeräte und alle für den Betrieb des Luftfahrzeugs bestimmten Gegenstände unabhängig davon, ob sie mit ihm verbunden oder vorübergehend von ihm getrennt sind.

Artikel XVII

Führt ein Gebiet, für dessen auswärtige Beziehungen ein Vertragsstaat verantwortlich ist, ein eigenes Register zur Eintragung der Staatszugehörigkeit seiner Luftfahrzeuge, so gilt jede Verweisung dieses Abkommens auf das Recht eines Vertragsstaates als Verweisung auf das Recht dieses Gebietes.

Artikel XVIII

Dieses Abkommen steht bis zu dem Zeitpunkt, an dem es nach Artikel XX in Kraft tritt, zur Zeichnung offen.

Artikel XIX

¹ Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch die Staaten, die es unterzeichnet haben.

² Die Ratifikationsurkunden werden im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt. Diese teilt den Tag der Hinterlegung jedem Staat mit, der das Abkommen unterzeichnet hat oder ihm beigetreten ist.

Artikel XX

¹ Sobald zwei Staaten, welche das Abkommen unterzeichnet haben, ihre Ratifikationsurkunden für dieses Abkommen hinterlegt haben, tritt es zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der seine Ratifikationsurkunde nach diesem Zeitpunkt hinterlegt, tritt das Abkommen am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft.

² Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation teilt jedem Staat, der das Abkommen unterzeichnet hat, den Tag seines Inkrafttretens mit.

³ Das Abkommen wird nach seinem Inkrafttreten durch den Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation bei den Vereinten Nationen registriert.

Artikel XXI

¹ Dieses Abkommen steht nach seinem Inkrafttreten den Staaten zum Beitritt offen, die es nicht unterzeichnet haben.

² Der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, welche den Tag der Hinterlegung jedem Staat mitteilt, der das Abkommen unterzeichnet hat oder ihm beigetreten ist.

³ Der Beitritt wird am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation wirksam.

Artikel XXII

¹ Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen durch Mitteilung an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation kündigen. Diese benachrichtigt jeden Staat, der das Abkommen unterzeichnet hat oder ihm beigetreten ist, von dem Tage des Eingangs der Kündigung.

² Eine Kündigung wird sechs Monate nach Empfang der Mitteilung durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation wirksam.

Artikel XXIII

¹ Jeder Staat kann bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, dass sich die Annahme des Abkommens nicht auf eines oder mehrere der Gebiete bezieht, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist.

² Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation setzt jeden Staat, der das Abkommen unterzeichnet hat oder im beigetreten ist, von einer derartigen Erklärung in Kenntnis.

³ Mit Ausnahme der Gebiete, für die eine Erklärung nach Absatz 1 dieses Artikels abgegeben worden ist, gilt das Abkommen für alle Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen ein Vertragsstaat verantwortlich ist.

⁴ Jeder Staat kann diesem Abkommen getrennt im Namen aller oder einzelner der Gebiete beitreten, für die er eine Erklärung nach Absatz 1 dieses Artikels abgegeben hat; in diesem Falle finden die Bestimmungen des Artikels XXI, Absätze 2 und 3, auf den Beitritt entsprechende Anwendung.

⁵ Jeder Vertragsstaat kann das Abkommen nach den Bestimmungen des Artikels XXII getrennt für alle oder einzelne der Gebiete kündigen, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist.

Zu Urkund dessen haben die mit gehöriger Vollmacht versehenen unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Genf am neunzehnten Juni neunzehnhundertachtundvierzig in englischer, französischer und spanischer Sprache; jede Fassung ist in gleichem Masse verbindlich.

Dieses Abkommen wird im Archiv der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt werden; es liegt dort nach Artikel XVIII zur Zeichnung auf.