Übersetzung

Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt[1]

Abgeschlossen in Chicago am 7. Dezember 1944
Von der Bundesversammlung genehmigt am 13. Dezember 1946
Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 6. Februar 1947
In Kraft getreten für die Schweiz am 4. April 1947
(Stand am 12. Juni 2026)

Einleitung

In der Erwägung, dass die künftige Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt in hohem Masse dazu beitragen kann, Freundschaft und Verständnis zwischen den Staaten und Völkern der Welt zu schaffen und zu erhalten, ihr Missbrauch jedoch zu einer Bedrohung der allgemeinen Sicherheit werden kann; und

in der Erwägung, dass es wünschenswert ist, zwischen den Staaten und Völkern Unstimmigkeiten zu vermeiden und die Zusammenarbeit zu fördern), von welcher der Frieden der Welt abhängt;

haben daher die unterzeichneten Regierungen, die sich auf gewisse Grundsätze und Vereinbarungen geeinigt haben, damit sich die internationale Zivilluftfahrt in sicherer und geordneter Weise entwickeln kann und damit die internationalen Luftverkehrslinien auf der Grundlage gleicher Möglichkeiten errichtet und gesund und wirtschaftlich betrieben werden können,

dieses Übereinkommen zu diesem Zweck abgeschlossen.

Teil I
Luftfahrt

Kapitel I
Allgemeine Grundsätze und Anwendung des Übereinkommens

Art. 1 Lufthoheit

Die Vertragsstaaten anerkennen, dass jeder Staat im Luftraum über seinem Hoheitsgebiet volle und ausschliessliche Lufthoheit besitzt.

Art. 2 Hoheitsgebiet

Für die Zwecke dieses Übereinkommens gelten als Hoheitsgebiet eines Staates die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, die unter der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Schutze oder der Mandatsverwaltung dieses Staates stehen.

BS **13** 615; BBl **1946** III 608

1 Konsolidierte Version (AS **1971** 1301).

Art. 3 Privat- und Staatsluftfahrzeuge

a) Dieses Übereinkommen findet nur auf Privatluftfahrzeuge Anwendung und ist auf Staatsluftfahrzeuge nicht anwendbar.

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

c) Ein Staatsluftfahrzeug eines Vertragsstaates darf das Hoheitsgebiet eines anderen Staates nur überfliegen oder dort landen, wenn es eine Bewilligung durch besondere Vereinbarung oder auf andere Weise erhalten hat und nur gemäss den in dieser Bewilligung festgesetzten Bedingungen.

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

Art. 3bis [2]

a) Die Vertragsstaaten anerkennen, dass sich jeder Staat der Anwendung von Waffen gegen im Flug befindliche Zivilluftfahrzeuge enthalten muss und dass im Falle des Abfangens das Leben der Personen an Bord und die Sicherheit des Luftfahrzeuges nicht gefährdet werden dürfen. Diese Bestimmung ist nicht so auszulegen, als ändere sie in irgendeiner Weise die in der Charta der Vereinten Nationen[3] niedergelegten Rechte und Pflichten der Staaten.

b) Die Vertragsstaaten anerkennen, dass jeder Staat in Ausübung seiner Souveränität berechtigt ist, die Landung eines Zivilluftfahrzeuges auf einem bezeichneten Flughafen zu verlangen, wenn dieses unbefugt sein Hoheitsgebiet überfliegt oder wenn ausreichende Gründe für die Schlussfolgerung vorliegen, dass es zu Zwecken benützt wird, die mit den Zielen dieses Übereinkommens 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 Übereinkommens, 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 und 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 strengen Sanktionen

2 Eingefügt durch das Prot. vom 10. Mai 1984, von der BVers genehmigt am 2. Dez. 1985, für die Schweiz in Kraft seit 1. Okt. 1998 (AS **2004** 3999, 3997; BBl **1985** II 185).
3 SR **0.120**

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 Zivilluftfahrzeuges, 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 Übereinkommens unvereinbar sind. Diese Bestimmung lässt Absatz a unberührt und schränkt die Absätze b und c dieses Artikels nicht ein.

Art. 4 Missbrauch der Zivilluftfahrt

Jeder Vertragsstaat erklärt sich einverstanden, die Zivilluftfahrt nicht für Zwecke zu benützen, die mit den Zielen dieses Übereinkommens unvereinbar sind.

Kapitel II
Flüge über dem Hoheitsgebiet der Vertragsstaaten

Art. 5 Recht auf nichtplanmässige Flüge

Jeder Vertragsstaat erklärt sich einverstanden, dass alle nicht im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge der anderen Vertragsstaaten das Recht haben, in sein Hoheitsgebiet einzufliegen, es ohne Landung zu überfliegen und nichtgewerbliche Landungen durchzuführen, ohne vorher eine Genehmigung einholen zu müssen, vorausgesetzt, dass die Bestimmungen dieses Übereinkommens beachtet werden und vorbehaltlich des Rechts des überflogenen Staates, eine Landung zu verlangen. Jeder Vertragsstaat behält sich dennoch das Recht vor, aus Gründen der Flugsicherheit zu verlangen, dass Luftfahrzeuge, die unzugängliche Gebiete oder solche ohne ausreichende Luftfahrteinrichtungen überfliegen wollen, vorgeschriebene Strecken einhalten oder eine Sondergenehmigung für diese Flüge einholen.

Wenn diese Luftfahrzeuge ausserhalb des internationalen Fluglinienverkehrs zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post eingesetzt sind, haben sie vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 7 auch das Vorrecht, Fluggäste, Fracht oder Post aufzunehmen oder abzusetzen, vorbehaltlich des Rechts eines jeden Staates, in dem die Aufnahme oder Absetzung erfolgt, die ihm wünschenswert erscheinenden Vorschriften, Bedingungen oder Einschränkungen aufzuerlegen.

Art. 6 Fluglinienverkehr

Eine internationale Fluglinie darf über oder in das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates nur mit der besonderen Genehmigung oder einer anderen Bewilligung dieses Staates und gemäss den Bedingungen dieser Genehmigung oder Bewilligung betrieben werden.

Art. 7 Kabotage

Jeder Vertragsstaat hat das Recht, den Luftfahrzeugen anderer Vertragsstaaten die Genehmigung zu verweigern, in seinem Hoheitsgebiet Fluggäste, Post und Fracht, die für einen anderen Punkt innerhalb seines Hoheitsgebietes bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, keine Vereinbarungen zu treffen, die auf der Grundlage der Ausschliesslichkeit ein solches Vorrecht ausdrücklich einem anderen Staat oder einem Fluglinienunternehmen eines anderen Staates gewähren und kein solches ausschliessliches Vorrecht von einem anderen Staat zu erwerben.

Art. 8 Luftfahrzeuge ohne Pilot

Ein Luftfahrzeug, das ohne Pilot geflogen werden kann, darf ohne Pilot das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates nur mit besonderer Bewilligung dieses Staates und gemäss den Bedingungen dieser Bewilligung überfliegen. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass der Flug eines solchen Luftfahrzeuges ohne Pilot in Gebieten, die Privatluftfahrzeugen offen stehen, so überwacht wird, dass eine Gefährdung von Privatluftfahrzeugen vermieden wird.

Art. 9 Luftsperrgebiete

a) Jeder Vertragsstaat kann aus Gründen der militärischen Notwendigkeit oder der öffentlichen Sicherheit das Überfliegen bestimmter Gebiete seines Hoheitsgebietes durch Luftfahrzeuge anderer Staaten einheitlich beschränken oder verbieten, vorausgesetzt, dass in dieser Hinsicht zwischen den im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen des Staates, dessen Hoheitsgebiet betroffen ist, und den in gleicher Weise eingesetzten Luftfahrzeugen der anderen Vertragsstaaten kein Unterschied gemacht wird. Diese Luftsperrgebiete müssen eine angemessene Ausdehnung und Lage haben, damit sie die Luftfahrt nicht unnötig behindern. Beschreibungen dieser Luftsperrgebiete im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates sowie alle späteren Änderungen sind den anderen Vertragsstaaten und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation so bald 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 Hoheitsgebietes oder eines Teiles davon vorübergehend 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 auf Grund der von ihm festgelegten Vorschriften verlangen, dass jedes Luftfahrzeug, das in die in den Absätzen a) oder b) genannten Gebiete einfliegt, sobald wie möglich auf einem bezeichneten Flughafen innerhalb seines Hoheitsgebietes landet.

Art. 10 Landung auf Zollflughäfen

Ausgenommen in dem Falle, wo es Luftfahrzeugen auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens oder einer Sonderbewilligung gestattet ist, das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates ohne Landung zu überfliegen, hat jedes Luftfahrzeug, das in das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates einfliegt, auf einem von diesem Staat für Zwecke der Zollbeschau und anderer Kontrollen bezeichneten Flughafen zu landen, sofern die Vorschriften dieses Staates es verlangen. Beim Ausflug aus dem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates haben diese Luftfahrzeuge von einem auf gleiche Weise bezeichneten Zollflughafen abzufliegen. Nähere Angaben über alle bezeichneten Zollflughäfen sind von dem Staat zu veröffentlichen und der auf Grund des Teils II dieses Übereinkommens gebildeten Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Mitteilung an alle anderen Vertragsstaaten zu übermitteln.

Art. 11 Anwendbarkeit von Luftverkehrsvorschriften

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Übereinkommens sind die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaates über den Einflug oder Ausflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge in sein oder aus seinem Hoheitsgebiet oder über den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb seines Hoheitsgebietes auf die Luftfahrzeuge aller Vertragsstaaten ohne Unterschied der Staatszugehörigkeit anzuwenden und von diesen Luftfahrzeugen beim Einflug, Ausflug und innerhalb des Hoheitsgebietes dieses Staates zu befolgen.

Art. 12 Luftverkehrsregeln

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

Art. 13 Einflug- und Abfertigungsvorschriften

Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaates über den Einflug oder Ausflug von Fluggästen, Besatzung oder Fracht in Luftfahrzeugen in sein oder aus seinem Hoheitsgebiet, wie Einflug, Abfertigungs-, Einreise-, Pass-, Zoll- und Quarantänevorschriften, sind von den Fluggästen oder der Besatzung oder in deren Namen und hinsichtlich der Fracht beim Einflug oder Ausflug sowie innerhalb des Hoheitsgebietes dieses Staates zu befolgen.

Art. 14 Verhütung der Verbreitung von Krankheiten

Jeder Vertragsstaat erklärt sich einverstanden, wirksame Massnahmen zu treffen, um durch die Luftfahrt die Verbreitung von Cholera, Typhus (epidemisch), Pocken, Gelbfieber, Pest und allen anderen ansteckenden Krankheiten, welche die Vertragsstaaten jeweils zu bezeichnen beschliessen, zu verhüten; zu diesem Zweck werden die Vertragsstaaten enge Fühlung mit den Stellen nehmen, die mit internationalen Vorschriften für die auf Luftfahrzeuge anzuwendenden sanitären Massnahmen befasst sind. Durch diese Fühlungnahme wird die Anwendung eines auf diesem Gebiet bestehenden internationalen Übereinkommens, falls die Vertragsstaaten Partei sind, in keiner Weise beeinträchtigt.

Art. 15 Flughafengebühren und ähnliche Gebühren

Jeder Flughafen in einem Vertragsstaat, der den inländischen Luftfahrzeugen zur öffentlichen Benutzung offensteht, hat vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 68 auch den Luftfahrzeugen aller anderen Vertragsstaaten unter einheitlichen Bedingungen offen zu stehen. Die gleichen einheitlichen Bedingungen gelten auch für die Benutzung aller der Öffentlichkeit für die Sicherheit und rasche Abwicklung des Luftverkehrs zur Verfügung stehenden Luftfahrteinrichtungen, einschliesslich des Funk- und Wetterdienstes, durch die Luftfahrzeuge jedes Vertragsstaates.

Die Gebühren, die von einem Vertragsstaat für die Benutzung dieser Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen durch Luftfahrzeuge eines anderen Vertragsstaates auferlegt werden oder deren Auferlegung von einem Vertragsstaat genehmigt wird, dürfen:

a) für Luftfahrzeuge, die nicht im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzt sind, nicht höher sein, als die Gebühren, die von inländischen in gleicher Weise verwendeten Luftfahrzeugen derselben Klasse bezahlt würden; und

b) für Luftfahrzeuge, die im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzt sind, nicht höher sein, als die Gebühren, die inländische in gleichartigem internationalem Fluglinienverkehr eingesetzte Luftfahrzeuge bezahlen würden.

Alle diese Gebühren sind zu veröffentlichen und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation mitzuteilen, wobei jedoch die für die Benutzung von Flughäfen und anderen Einrichtungen auferlegten Gebühren auf Vorstellung eines interessierten Vertragsstaates einer Überprüfung durch den Rat unterliegen, der darüber einen Bericht und Empfehlungen zur Prüfung durch den oder die betroffenen Staaten vorlegt. Ein Vertragsstaat darf lediglich für das Recht des Durchflugs über oder des Einflugs in sein Hoheitsgebiet oder des Ausflugs aus diesem durch Luftfahrzeuge eines Vertragsstaates oder der an Bord befindlichen Personen oder Güter keine Gebühren, Abgaben oder sonstiges Entgelt auferlegen.

Art. 16 Untersuchung von Luftfahrzeugen

Die zuständigen Behörden jedes Vertragsstaates haben das Recht, die Luftfahrzeuge der anderen Vertragsstaaten bei der Landung oder beim Abflug ohne unangemessene Verzögerung zu untersuchen und die durch dieses Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse und anderen Papiere zu prüfen.

Kapitel III
Staatszugehörigkeit der Luftfahrzeuge

Art. 17 Staatszugehörigkeit der Luftfahrzeuge

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

Art. 18 Doppeleintragung

Ein Luftfahrzeug kann nicht in mehr als einem Staat gültig eingetragen sein; seine Eintragung kann jedoch von einem Staat auf einen anderen übertragen werden.

Art. 19 Nationale Gesetze über die Eintragung

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

Art. 20 Führung von Kennzeichen

Jedes in der internationalen Luftfahrt verwendete Luftfahrzeug hat sein entsprechendes Hoheits- und Eintragungszeichen zu tragen.

Art. 21 Bekanntgabe von Eintragungen

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, jedem anderen Vertragsstaat oder der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation auf Verlangen Auskunft über die Eintragung und das Eigentum jedes in seinem Staat eingetragenen Luftfahrzeuges zu geben. Ausserdem übermittelt jeder Vertragsstaat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation auf Grund von ihr allenfalls festgelegter Vorschriften Berichte, die alle verfügbaren zweckdienlichen Angaben über das Eigentum und die Verfügungsgewalt über die in seinem Staat eingetragenen und üblicherweise in der, internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge enthalten. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation hat die auf diese Weise erhaltenen Angaben den anderen Vertragsstaaten auf Ersuchen zur Verfügung zu stellen.

Kapitel IV
Massnahmen zur Erleichterung der Luftfahrt

Art. 22 Erleichterung der Formalitäten

Jeder Vertragsstaat erklärt sich einverstanden, durch Erlassen besonderer Vorschriften oder auf andere Weise alle möglichen 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, besonders bei Anwendung der Gesetze über Einreise, Quarantäne, Zoll und Abfertigung.

Art. 23 Zoll- und Einreiseverfahren

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, soweit er es für durchführbar hält, Zoll- und Einreiseverfahren für die internationale Luftfahrt entsprechend den Verfahren festzulegen, die auf Grund dieses Übereinkommens jeweils festgelegt oder empfohlen werden. Keine Bestimmung dieses Übereinkommens ist so auszulegen, dass sie der Errichtung von Zollfreiflughäfen entgegensteht.

Art. 24 Zölle

a) Luftfahrzeuge auf einem Fluge nach, aus oder über dem Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaates dürfen vorbehaltlich der Zollvorschriften dieses Staates vorübergehend zollfrei einfliegen. Kraft- und Schmierstoffe, Ersatzteile, die übliche Ausrüstung und Bordvorräte, die sich bei Ankunft im Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaates an Bord eines Luftfahrzeuges eines Vertragsstaates befinden und beim Verlassen des Hoheitsgebietes des anderen Staates an Bord verbleiben, sind von Zöllen, Revisionsgebühren oder ähnlichen staatlichen oder örtlichen Abgaben und Gebühren befreit. Diese Befreiung gilt für ausgeladene Mengen oder Gegenstände nur gemäss den Zollvorschriften des Staates, die verlangen können, dass sie unter Zollaufsicht zu stellen sind.

b) Ersatzteile und Ausrüstung, die in das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates eingeführt werden, um in einem in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeug eines anderen Vertragsstaates eingebaut oder verwendet zu werden, sind zollfrei zugelassen, vorbehaltlich der Befolgung der Vorschriften dieses Staates, die verlangen können, dass die Gegenstände unter Zollaufsicht und Zollüberwachung zu stellen sind.

Art. 25 Luftfahrzeuge in Not

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, für die in seinem Hoheitsgebiet in Not geratenen Luftfahrzeuge die ihm möglich erscheinenden Hilfsmassnahmen zu treffen und den Eigentümern des Luftfahrzeuges oder den Behörden des Staates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, zu gestatten, vorbehaltlich der Überwachung durch seine eigenen Behörden, die unter den Umständen erforderlichen Hilfsmassnahmen zu treffen. Jeder Vertragsstaat wird bei der Suche nach vermissten Luftfahrzeugen an gemeinsamen Massnahmen mitwirken, die auf Grund dieses Übereinkommens jeweils empfohlen werden.

Art. 26 Untersuchung von Unfällen

Bei einem Unfall, der dem Luftfahrzeug eines Vertragsstaates im Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaates zugestossen ist und Tod oder schwere Verletzung zur Folge hat oder auf schwerwiegende technische Mängel am Luftfahrzeug oder an den Luftfahrteinrichtungen hinweist, hat der Staat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, eine Untersuchung über die Umstände des Unfalls vorzunehmen, wobei er sich, soweit es seine Gesetze erlauben, an das von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation allenfalls empfohlene Verfahren zu halten hat. Dem Staat, in dem das

Luftfahrzeug eingetragen ist, ist Gelegenheit zu geben, Beobachter zu ernennen, die der Untersuchung beiwohnen, und der die Untersuchung durchführende Staat hat dem anderen Staat den Bericht und das Untersuchungsergebnis in der Angelegenheit mitzuteilen.

Art. 27 Befreiung von Beschlagnahme wegen Patentverletzung

a) Der bewilligte Einflug eines in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuges eines Vertragsstaates in das Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaates oder der bewilligte Durchflug durch das Hoheitsgebiet dieses Staates, mit oder ohne Landung, darf weder eine Beschlagnahme oder Zurückhaltung des Luftfahrzeuges noch einen Anspruch gegen dessen Eigentümer oder Halter, noch irgendein anderes Einschreiten seitens oder im Namen dieses Staates oder einer dort befindlichen Person aus dem Grunde nach sich ziehen, dass Bauart, Mechanismus, Teile, Zubehör oder der Betrieb des Luftfahrzeuges ein in dem Staat, in dessen Hoheitsgebiet das Luftfahrzeug einfliegt, ordnungsgemäss erteiltes oder eingetragenes Patent, Muster oder Modell verletzen, wobei Einverständnis darüber besteht, dass in dem Staat, in den das Luftfahrzeug einfliegt, in keinem Falle die Hinterlegung einer Sicherheit in Zusammenhang mit der vorgenannten Befreiung von Beschlagnahme oder Zurückhaltung des Luftfahrzeuges verlangt werden darf.

b) Die Bestimmungen des Absatzes a) dieses Artikels finden auch auf die Lagerung von Ersatzteilen und Ersatzausrüstung für das Luftfahrzeug sowie auf das Recht Anwendung, diese bei Instandsetzung eines Luftfahrzeuges eines Vertragsstaates im Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaates zu verwenden und einzubauen, vorausgesetzt, dass dieser gelagerte patentierte Teil oder Ausrüstungsgegenstand weder in dem Vertragsstaat, in den das Luftfahrzeug eingeflogen ist, verkauft oder abgegeben, noch aus diesem Staat zu gewerblichen Zwecken ausgeführt wird.

c) Die Vergünstigungen dieses Artikels gelten nur für die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens, die entweder 1) Parteien der internationalen Übereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums und deren Änderungen[4] sind, oder 2) Patentgesetze erlassen haben, welche die Erfindungen von Staatsangehörigen der anderen Vertragsstaaten dieses Übereinkommens anerkennen und ihnen angemessenen Schutz gewähren.

Art. 28 Luftfahrteinrichtungen und vereinheitlichte Systeme

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

a) in seinem Hoheitsgebiet Flughäfen, Funk- und Wetterdienste und andere Luftfahrteinrichtungen zur Erleichterung der internationalen Luftfahrt gemäss den Normen und Verfahren bereitzustellen, die auf Grund dieses Übereinkommens jeweils empfohlen oder festgelegt werden;

4 SR **0.232.01**, SR **0.232.02**

b) die entsprechenden vereinheitlichten Systeme für Fernmeldeverfahren, Verschlüsselungen, Markierungen, Signale, Befeuerung und andere Betriebsverfahren und -regeln, die auf Grund dieses Übereinkommens jeweils empfohlen oder festgelegt werden, anzunehmen und einzuführen;

c) an internationalen Massnahmen mitzuarbeiten, um die Veröffentlichung von Luftfahrtkarten gemäss den Normen zu gewährleisten, die auf Grund dieses Übereinkommens jeweils empfohlen oder festgelegt werden.

Kapitel V
Bedingungen, die in Bezug auf Luftfahrzeuge zu erfüllen sind

Art. 29 In Luftfahrzeugen mitzuführende Papiere

Jedes in der internationalen Luftfahrt verwendete Luftfahrzeug eines Vertragsstaates hat gemäss den in diesem Übereinkommen vorgeschriebenen Bedingungen folgende Papiere mitzuführen:

a) seinen Eintragungsschein;

b) sein Lufttüchtigkeitszeugnis;

c) die entsprechenden Ausweise für jedes Mitglied der Besatzung;

d) sein Bordbuch:

e) wenn es mit Funkgerät ausgerüstet ist, die Bewilligung für die Luftfahrzeugfunkstelle;

f) wenn es Fluggäste befördert, eine Liste ihrer Namen und ihrer Einsteig- und Bestimmungsorte;

g) wenn es Fracht befördert, ein Verzeichnis und ausführliche Erklärungen der Fracht.

Art. 30 Luftfahrzeugfunkausrüstung

a) Die Luftfahrzeuge jedes Vertragsstaates dürfen in oder über dem Hoheitsgebiet anderer Vertragsstaaten Funksendegeräte nur mitführen, wenn von den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, eine Bewilligung zum Einbau und Betrieb dieser Geräte ausgestellt worden ist. Die Funksendegeräte sind im Hoheitsgebiet des überflogenen Staates gemäss den von diesem Staat festgelegten Vorschriften zu benutzen.

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

Art. 31 Lufttüchtigkeitszeugnisse

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

Art. 32 Ausweise für Luftfahrtpersonal

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

b) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, für das Fliegen über seinem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen, die einem seiner Staatsangehörigen von einem anderen Vertragsstaat ausgestellt wurden, zu verweigern.

Art. 33 Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

Lufttüchtigkeitszeugnisse sowie Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von dem Vertragsstaat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt oder als gültig erklärt wurden, sind von den anderen Vertragsstaaten als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen, nach denen diese Zeugnisse und Ausweise ausgestellt oder als gültig erklärt wurden, den Mindestnormen, die auf Grund dieses Übereinkommens jeweils festgelegt werden, entsprechen oder darüber hinausgehen.

Art. 34 Bordbücher

Für jedes in der internationalen Luftfahrt verwendete Luftfahrzeug ist ein Bordbuch zu führen, in das nähere Angaben über das Luftfahrzeug, seine Besatzung und jede Flugreise in der auf Grund dieses Übereinkommens jeweils vorgeschriebenen Weise einzutragen sind.

Art. 35 Frachtbeschränkungen

a) Kriegsmunition und Kriegsmaterial dürfen von den in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeugen in oder über dem Hoheitsgebiet eines Staates nur mit Genehmigung dieses Staates befördert werden. Jeder Staat bestimmt durch Vorschriften, was im Sinne dieses Artikels als Kriegsmunition oder Kriegsmaterial gilt, wobei im Interesse der Einheitlichkeit auf die von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation jeweils verfassten Empfehlungen gebührend Bedacht zu nehmen ist.

b) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit die Beförderung anderer als der in Absatz a) genannten Gegenstände in oder über seinem Hoheitsgebiet zu regeln oder zu verbieten, vorausgesetzt, dass in dieser Hinsicht zwischen seinen eigenen in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeugen und den in gleicher Weise verwendeten Luftfahrzeugen der anderen Staaten kein Unterschied

gemacht wird, und ferner, dass keine Beschränkung auferlegt wird, welche die Beförderung und Verwendung von Geräten in Luftfahrzeugen beeinträchtigen könnte, die für den Betrieb oder die Navigation des Luftfahrzeuges oder die Sicherheit des Personals oder der Fluggäste notwendig sind.

Art. 36 Lichtbildgerät

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

Kapitel VI
Internationale Normen und Empfehlungen

Art. 37 Annahme internationaler Normen und Verfahren

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich mitzuarbeiten, den höchstmöglichen Grad an Einheitlichkeit bei Vorschriften, Normen, Verfahren und Organisation betreffend Luftfahrzeuge, Personal, Luftstrassen und Hilfsdienste in allen Angelegenheiten zu erlangen, in denen eine solche Einheitlichkeit die Luftfahrt erleichtert und verbessert.

Zu diesem Zweck hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation jeweils, soweit erforderlich, internationale Normen, Empfehlungen und Verfahren anzunehmen und zu ändern, die sich beziehen auf:

a) Fernmeldesysteme und Flugnavigationshilfen einschliesslich Bodenmarkierung;

b) Merkmale der Flughäfen und Landebereiche;

c) Luftverkehrsregeln und Verfahren für die Flugverkehrsleitung;

d) Zulassung des Betriebs- und Wartungspersonals;

e) Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge;

f) Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge;

g) Sammlung und Austausch von Wetterinformationen;

h) Bordbücher;

i) Luftfahrtkarten;

j) Zoll- und Einreiseverfahren;

k) Luftfahrzeuge in Not und Unfalluntersuchung;

und, soweit dies jeweils angebracht erscheint, auf sonstige Angelegenheiten, welche die Sicherheit, Regelmässigkeit und Leistungsfähigkeit der Luftfahrt betreffen.

Art. 38 Abweichungen von internationalen Normen und Verfahren

Ein Staat, der es für undurchführbar hält, eine dieser internationalen Normen oder eines dieser internationalen Verfahren in jeder Hinsicht zu befolgen oder seine eigenen Vorschriften oder Verfahren mit einer internationalen Norm oder einem

internationalen Verfahren nach deren Abänderung in volle Übereinstimmung zu bringen, oder der es für notwendig erachtet, Vorschriften und Verfahren anzunehmen, die in irgendeiner Hinsicht von denjenigen abweichen, die durch eine internationale Norm festgelegt sind, hat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation unverzüglich die Abweichungen seines eigenen Verfahrens von dem durch die internationale Norm festgelegten bekanntzugeben. Bei Änderungen internationaler Normen hat ein Staat, der die entsprechenden Änderungen seiner eigenen Vorschriften und Verfahren nicht vornimmt, den Rat innerhalb von sechzig Tagen nach Annahme der Änderung der internationalen Norm davon zu benachrichtigen oder die Massnahmen anzuzeigen, die er zu treffen beabsichtigt. In einem solchen Fall hat der Rat unverzüglich allen anderen Staaten die Abweichung bekanntzugeben, die zwischen einem oder mehreren Punkten einer internationalen Norm und dem entsprechenden innerstaatlichen Verfahren jenes Staates besteht.

Art. 39 Vermerke in Zeugnissen und Ausweisen

a) Ein Luftfahrzeug oder Luftfahrzeugteil, für das eine internationale Lufttüchtigkeits- oder Leistungsnorm besteht und das zum Zeitpunkt seiner Zulassung in irgendeiner Hinsicht dieser Norm nicht entsprach, hat als Vermerk in seinem Lufttüchtigkeitszeugnis oder als dessen Anhang eine vollständige Aufzählung der Einzelheiten zu enthalten, in denen das Luftfahrzeug oder Luftfahrzeugteil dieser Norm nicht entsprach.

b) Der Inhaber eines Ausweises, der den Bedingungen, die in der internationalen Norm für die Art seines Ausweises oder Zeugnisses festgelegt sind, nicht voll entspricht, hat als Vermerk in seinem Ausweis oder als dessen Anhang eine vollständige Aufzählung der Einzelheiten zu enthalten, in denen er diesen Bedingungen nicht entspricht.

Art. 40 Gültigkeit der Zeugnisse und Ausweise mit Vermerken

Ein Luftfahrzeug oder Mitglied des Personals, das Zeugnisse oder Ausweise mit solchen Vermerken besitzt, darf am internationalen Verkehr nur mit Genehmigung des Staates oder der Staaten, in deren Hoheitsgebiet eingeflogen wird, teilnehmen. Die Eintragung oder Verwendung eines solchen Luftfahrzeuges oder zugelassenen Luftfahrzeugteiles in einem anderen Staat als demjenigen, in dem die ursprüngliche Zulassung erfolgte, bleibt dem Ermessen des Staates überlassen, in den das Luftfahrzeug oder Luftfahrzeugteil eingeführt wird.

Art. 41 Anerkennung bestehender Lufttüchtigkeitsnormen

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten nicht für Muster von Luftfahrzeugen und Luftfahrzeugausrüstungsteilen, deren Prototyp den zuständigen nationalen Behörden vor Ablauf von drei Jahren nach dem Zeitpunkt der Annahme einer internationalen Lufttüchtigkeitsnorm für dieses Gerät zur Zulassung vorgelegt wird.

Art. 42 Anerkennung bestehender Normen für die Befähigung des Luftfahrtpersonals

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten nicht für Personen, deren Ausweise ursprünglich vor Ablauf eines Jahres nach der erstmaligen Annahme einer internationalen Norm für die Befähigung dieses Personals ausgestellt wurden; sie gelten jedoch auf jeden Fall für alle Personen, deren Ausweise fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Annahme dieser Norm noch gültig sind.

Teil II
Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation

Kapitel VII
Die Organisation

Art. 43 Name und Zusammensetzung

Durch dieses Übereinkommen wird eine Organisation gebildet, welche die Internationale Zivilluftfahrtorganisation genannt wird. Sie besteht aus einer Versammlung, einem Rat und anderen allenfalls notwendigen Organen.

Art. 44 Ziele

Zweck und Ziel der Organisation sind die Ausarbeitung der Grundsätze und technischen Methoden für die internationale Luftfahrt sowie die Förderung der Planung und Entwicklung des internationalen Luftverkehrs, um:

a) ein sicheres und geordnetes Wachsen der internationalen Zivilluftfahrt in der ganzen Welt zu gewährleisten;

b) die Konstruktion und den Betrieb von Luftfahrzeugen zu friedlichen Zwecken zu fördern;

c) die Errichtung 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) wirtschaftliche Vergeudung durch unangemessenen Wettbewerb zu verhindern;

f) zu gewährleisten, dass die Rechte der Vertragsstaaten voll geachtet werden und jeder Vertragsstaat eine gerechte Möglichkeit zum Betrieb internationaler Fluglinienunternehmen hat;

g) eine unterschiedliche Behandlung der Vertragsstaaten zu vermeiden;

h) die Flugsicherheit in der internationalen Luftfahrt zu fördern;

i) allgemein die Entwicklung der internationalen Zivilluftfahrt in jeder Hinsicht zu fördern.

Art. 45[5] Ständiger Sitz

Die Organisation hat ihren ständigen Sitz an dem Ort, der auf der Schlusssitzung der Interimsversammlung der Vorläufigen Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, die durch das in Chicago am 7. Dezember 1944 unterzeichnete Interimsabkommen über die Internationale Zivilluftfahrt gegründet wurde, bestimmt wird. Der Sitz kann durch Beschluss des Rates vorübergehend und – falls es sich nicht um eine vorübergehende Massnahme handelt – durch Beschluss der Versammlung an einen anderen Ort verlegt werden, wobei der Beschluss von der durch die Versammlung festgesetzten Stimmenanzahl zu fassen ist. Die so festgesetzte Stimmenanzahl hat mindestens drei Fünftel der Gesamtzahl der Vertragsstaaten zu betragen.

Art. 46 Erste Tagung der Versammlung

Die erste Tagung der Versammlung ist vom Interimsrat der vorgenannten Vorläufigen Organisation einzuberufen, sobald das Übereinkommen in Kraft getreten ist, und findet zu einem Zeitpunkt und an einem Ort statt, die vom Interimsrat zu bestimmen sind.

Art. 47 Rechtliche Stellung

Die Organisation geniesst im Hoheitsgebiet jedes Vertragsstaates die zur Ausübung ihrer Tätigkeiten notwendige rechtliche Stellung. Wo immer es mit der Verfassung und den Gesetzen des betreffenden Staates vereinbar ist, wird ihr volle Rechtspersönlichkeit zuerkannt.

Kapitel VIII
Die Versammlung

Art. 48 Tagungen der Versammlung und Abstimmung

a)[6] Die Versammlung tritt mindestens einmal innerhalb von drei Jahren zusammen und ist vom Rat zu gegebener Zeit an einen geeigneten Ort einzuberufen. Sie kann auf Einberufung durch den Rat oder durch ein an das Generalsekretariat zu richtendes Gesuch einer Anzahl von Vertragsstaaten, welche mindestens einem Fünftel der Gesamtzahl gleichkommt, jederzeit eine ausserordentliche Tagung abhalten.

b) Alle Vertragsstaaten haben das gleiche Recht, bei 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.

5 Fassung gemäss Prot. vom 14. Juni 1954, genehmigt durch die BVers am 12. März 1956, für die Schweiz in Kraft seit 16. Mai 1958 (AS **1958** 283; BBl **1955** II 495).

6 Bereinigt durch das Prot. vom 14. Juni 1954, genehmigt durch die BVers am 12. März 1956 (AS **1957** 202; BBl **1955** II 495) und vom 15. Sept. 1962, genehmigt durch die BVers am 19. Juli 1963, für die Schweiz in Kraft seit 11. Sept. 1975 (AS **1976** 496; BBl **1963** II 192).

c) Die Mehrheit der Vertragsstaaten ist erforderlich, um bei Tagungen der Versammlung das Quorum zu bilden. Sofern dieses Übereinkommen nichts anderes bestimmt, sind die Beschlüsse der Versammlung mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen zu fassen.

Art. 49 Befugnisse und Aufgaben der Versammlung

Die Befugnisse und Aufgaben der Versammlung sind:

a) Wahl ihres Präsidenten und der anderen Mitglieder des Präsidiums bei jeder Tagung;

b) Wahl der Vertragsstaaten, die im Rat vertreten sein werden, gemäss den Bestimmungen des Kapitels IX;

c) Prüfung der Berichte des Rates und Ergreifen der entsprechenden Massnahmen sowie Entscheidung aller Angelegenheiten, die ihr vom Rat zugewiesen werden;

d) Bestimmung ihrer eigenen Geschäftsordnung und Bildung der Unterkommissionen, die ihr allenfalls notwendig oder wünschenswert erscheinen;

e)[7] Abstimmung über die jährlichen Haushaltpläne und Festlegung der Finanzgebarung der Organisation gemäss den Bestimmungen des Kapitels XII;

f) Überprüfung der Ausgaben und Genehmigung der Buchführung der Organisation;

g) Zuweisung von Angelegenheiten aus ihrem Aufgabenbereich an den Rat, an Unterkommissionen oder an andere Organe nach ihrem Ermessen;

h) Übertragung der Befugnisse und Vollmachten an den Rat, die zur Erfüllung der Aufgaben der Organisation notwendig oder wünschenswert sind, sowie jederzeitiger Widerruf oder Änderung der Vollmachtsübertragungen;

i) Durchführung der entsprechenden Bestimmungen des Kapitels XIII;

j) Prüfung von Vorschlägen zur Änderung oder Ergänzung der Bestimmungen dieses Übereinkommens und, falls sie diese genehmigt, deren Empfehlung an die Vertragsstaaten gemäss den Bestimmungen des Kapitels XXI;

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

[7] Fassung gemäss Prot. vom 14. Juni 1954, genehmigt durch die BVers am 12. März 1956, für die Schweiz in Kraft seit 12. Dez. 1956 (AS **1957** 202; BBl **1955** II 495).

Kapitel IX
Der Rat

Art. 50 Zusammensetzung und Wahl des Rates

a)[8] Der Rat ist ein ständiges Organ, das der Versammlung verantwortlich ist. Er setzt sich aus vierzig Staaten zusammen, welche von der Versammlung gewählt werden. Eine Wahl findet bei der ersten Tagung der Versammlung statt und danach alle drei Jahre; die so gewählten Mitglieder des Rates bleiben bis zur nächsten Wahl im Amt.

b) Bei der Wahl der Mitglieder des Rates hat die Versammlung folgenden Staaten eine angemessene Vertretung einzuräumen: 1) den im Luftverkehr bedeutendsten Staaten; 2) den in keiner anderen Gruppe enthaltenen Staaten, die den grössten Beitrag zur Bereitstellung von Einrichtungen für die internationale Zivilluftfahrt leisten, und 3) den in keiner anderen Gruppe enthaltenen Staaten, deren Benennung gewährleistet, dass alle geographischen Hauptgebiete der Welt im Rat vertreten sind. Jede freie Stelle im Rat ist durch die Versammlung so bald wie möglich zu besetzen; jeder auf diese Weise in den Rat gewählte Vertragsstaat bleibt bis zum Ablauf der Amtszeit seines Vorgängers im Amt.

c) Ein Vertreter eines Vertragsstaates im Rat darf am Betrieb einer internationalen Fluglinie nicht aktiv beteiligt oder finanziell interessiert sein.

Art. 51 Präsident des Rates

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 muss nicht aus den Vertretern der Mitglieder des Rates gewählt werden; falls aber ein Vertreter gewählt wird, gilt sein Sitz als frei und ist von dem Staat, den er vertreten hat, zu besetzen. Die Aufgaben des Präsidenten sind:

a) die Sitzungen des Rates, des Luftverkehrsausschusses und der Luftfahrtkommission einzuberufen;

b) als Vertreter des Rates zu handeln;

c) im Namen des Rates die Tätigkeiten durchzuführen, die ihm der Rat zuweist.

Art. 52 Abstimmung im Rat

Beschlüsse des Rates bedürfen der Zustimmung der Mehrheit seiner Mitglieder. Der Rat kann seine Vollmacht für jede bestimmte Angelegenheit einem aus Ratsmitgliedern bestehenden Ausschuss übertragen. Gegen die Beschlüsse eines Ausschusses des Rates kann jeder interessierte Vertragsstaat beim Rat Berufung einlegen.

[8] Fassung gemäss Beschluss vom 6. Okt. 2016 der Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, für die Schweiz in Kraft seit 12. Juni 2026 (AS **2026** 350).

Art. 53 Teilnahme ohne Stimmrecht

Jeder Vertragsstaat kann ohne Stimmrecht an der durch den Rat, seine Ausschüsse und Kommissionen erfolgenden Prüfung aller Fragen, die seine Interessen besonders berühren, teilnehmen. Bei der Prüfung einer Meinungsverschiedenheit durch den Rat darf ein daran beteiligtes Mitglied des Rates nicht abstimmen.

Art. 54 Pflichten des Rates

Der Rat hat:

a) der Versammlung jährliche Berichte vorzulegen;

b) die Weisungen der Versammlung auszuführen und die ihm durch dieses Übereinkommen auferlegten Aufgaben und Obliegenheiten zu erfüllen;

c) seine Organisation und Geschäftsordnung zu bestimmen;

d) einen Luftverkehrsausschuss zu ernennen, der aus den Vertretern der Mitglieder des Rates gewählt wird und diesem verantwortlich ist, sowie seine Aufgaben zu bestimmen;

e) eine Luftfahrtkommission gemäss den Bestimmungen des Kapitels X zu bilden;

f) die Finanzen der Organisation gemäss den Bestimmungen der Kapitel XII und XV zu verwalten;

g) die Bezüge des Präsidenten des Rates zu bestimmen;

h) den obersten Exekutivbeamten zu ernennen, der den Titel Generalsekretär führt, und Vorsorge für die Ernennung des weiteren erforderlichen Personals gemäss den Bestimmungen des Kapitels XI zu treffen;

i) Informationen über den Fortschritt der Luftfahrt und den Betrieb von internationalen Fluglinien einschliesslich von Informationen über die Betriebskosten und nähere Angaben über die den Fluglinienunternehmen aus öffentlichen Mitteln gewährte finanzielle Unterstützung einzuholen, zu sammeln, zu prüfen und zu veröffentlichen;

j) den Vertragsstaaten jede Verletzung dieses Übereinkommens sowie jede Nichtausführung von Empfehlungen oder Beschlüssen des Rates zu berichten;

k) der Versammlung jede Verletzung dieses Übereinkommens zu berichten, wenn es ein Vertragsstaat unterlassen hat, innerhalb einer angemessenen Zeit nach Bekannt werden der Verletzung entsprechende Massnahmen zu treffen;

l) gemäss den Bestimmungen des Kapitels VI dieses Übereinkommens internationale Normen und Empfehlungen anzunehmen, sie aus Zweckmässigkeitsgründen als Anhänge zu diesem Übereinkommen zu bezeichnen und allen Vertragsstaaten die getroffenen Massnahmen bekanntzugeben;

m) Empfehlungen der Luftfahrtkommission zur Änderung der Anhänge zu prüfen und gemäss den Bestimmungen des Kapitels XX Massnahmen zu treffen;

n) alle das Übereinkommen betreffenden Angelegenheiten, die ihm von einem Vertragsstaat vorgelegt werden, zu prüfen.

Art. 55 Freiwillige Tätigkeiten des Rates

Der Rat kann:

a) sofern es angebracht und auf Grund der Erfahrungen wünschenswert ist, untergeordnete Luftverkehrskommissionen auf regionaler oder anderer Grundlage schaffen und Gruppen von Staaten oder Fluglinienunternehmen bestimmen, mit denen oder durch die er verhandeln kann, um die Verwirklichung der Ziele dieses Übereinkommens zu erleichtern;

b) der Luftfahrtkommission zusätzlich zu den im Übereinkommen festgelegten Aufgaben weitere übertragen und diese Vollmachtsübertragungen jederzeit widerrufen oder ändern;

c) Forschung auf allen Gebieten des Luftverkehrs und der Luftfahrt, die von internationaler Bedeutung sind, betreiben, die Ergebnisse seiner Forschung allen Vertragsstaaten mitteilen und den Austausch von Informationen über Angelegenheiten des Luftverkehrs und der Luftfahrt zwischen den Vertragsstaaten erleichtern;

d) alle Angelegenheiten studieren, welche die Organisation und den Betrieb des internationalen Luftverkehrs betreffen, einschliesslich des internationalen Eigentums und des Betriebes von internationalen Fluglinien auf Hauptstrecken, und der Versammlung diesbezügliche Pläne vorlegen;

e) auf Ersuchen eines Vertragsstaates jede Sachlage untersuchen, die vermeidbare Hindernisse für die Entwicklung der internationalen Luftfahrt darzustellen scheint, und nach der Untersuchung die ihm wünschenswert erscheinenden Berichte herausgeben.

Kapitel X
Die Luftfahrtkommission

Art. 56 Namhaftmachung und Ernennung der Kommissionsmitglieder

Die Luftfahrtkommission setzt sich aus einundzwanzig Mitgliedern zusammen, die vom Rat aus den von Vertragsstaaten namhaft gemachten Personen ernannt werden. Diese Personen müssen über die entsprechende Befähigung und Erfahrung auf den wissenschaftlichen und praktischen Gebieten der Luftfahrt verfügen. Der Rat hat alle Vertragsstaaten zu ersuchen, Bewerber namhaft zu machen. Der Präsident der Luftfahrtkommission wird vom Rat ernannt.[9]

[9] Fassung gemäss Beschluss vom 6. Okt. 2016 der Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, für die Schweiz in Kraft seit 12. Juni 2026 (AS **2026** 349).

Art. 57 Aufgaben der Kommission

Die Luftfahrtkommission hat:

a) Änderungen der Anhänge zu diesem Übereinkommen zu prüfen und dem Rat zur Annahme zu empfehlen;

b) technische Unterkommissionen zu bilden, in denen jeder Vertragsstaat auf Wunsch vertreten sein kann;

c) den Rat bei der Einholung aller Auskünfte, die sie zur Förderung der Luftfahrt für notwendig und zweckmässig hält, sowie bei deren Übermittlung an die Vertragsstaaten zu beraten.

Kapitel XI: Personal

Art. 58 Anstellung des Personals

Vorbehaltlich der von der Versammlung festgelegten Regeln und der Bestimmungen dieses Übereinkommens hat der Rat das Verfahren für die Anstellung und Kündigung, Ausbildung, Besoldung und Zulagen sowie die Arbeitsbedingungen des Generalsekretärs und des anderen Personals der Organisation zu bestimmen und kann Staatsangehörige jedes Vertragsstaates anstellen oder ihre Dienste in Anspruch nehmen.

Art. 59 Internationaler Charakter des Personals

Der Präsident des Rates, der Generalsekretär und das andere Personal dürfen bei der Erledigung ihrer Aufgaben von einer Stelle ausserhalb der Organisation keine Weisungen verlangen oder entgegennehmen. Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, den internationalen Charakter der Aufgaben des Personals voll zu achten und nicht zu versuchen, einen seiner Staatsangehörigen bei der Erledigung seiner Aufgaben zu beeinflussen.

Art. 60 Immunitäten und Privilegien des Personals

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, soweit es nach seinen verfassungsrechtlichen Bestimmungen möglich ist, dem Präsidenten des Rates, dem Generalsekretär und dem anderen Personal der Organisation die Immunitäten und Privilegien zu gewähren, die dem entsprechenden Personal anderer öffentlicher internationaler Organisationen eingeräumt werden. Wenn ein allgemeines internationales Übereinkommen über die Immunitäten und Privilegien internationaler Beamter zustandekommt, sind dem Präsidenten, dem Generalsekretär und dem anderen Personal der Organisation die auf Grund dieses allgemeinen internationalen Übereinkommens gewährten Immunitäten und Privilegien einzuräumen.

Kapitel XII
Finanzen

Art. 61[10] Haushaltsplan und Aufteilung der Aufwendungen

Der Rat hat der Versammlung jährliche Haushaltspläne, jährliche Rechnungsabschlüsse und Voranschläge für alle Einnahmen und Ausgaben vorzulegen. Die Versammlung hat über die Haushaltspläne mit den ihr zweckmässig erscheinenden Änderungen abzustimmen und die Ausgaben der Organisation – mit Ausnahme der in Kapitel XV vorgesehenen Beiträge von Staaten, die damit einverstanden sind – in dem von ihr jeweils bestimmten Verhältnis auf die Vertragsstaaten aufzuteilen.

Art. 62 Aufhebung des Stimmrechtes

Die Versammlung kann das Stimmrecht eines Vertragsstaates, der seinen finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Organisation innerhalb eines angemessenen Zeitraumes nicht nachkommt, in der Versammlung und im Rat aufheben.

Art. 63 Aufwendungen für Delegationen und andere Vertreter

Jeder Vertragsstaat hat für die Aufwendungen seiner Delegation bei der Versammlung und für das Entgelt, die Reisekosten und anderen Aufwendungen der von ihm in den Rat entsandten Personen und der von ihm vorgeschlagenen Beauftragten oder seiner Vertreter in Unterausschüssen oder Kommissionen der Organisation selbst aufzukommen.

Kapitel XIII
Andere internationale Vereinbarungen

Art. 64 Sicherheitsvereinbarungen

Die Organisation kann in Luftfahrtangelegenheiten, die in ihre Zuständigkeit fallen und die Weltsicherheit unmittelbar berühren, durch Beschluss der Versammlung entsprechende Vereinbarungen mit jeder allgemeinen Organisation eingehen, die von den Nationen der Welt zur Erhaltung des Friedens gegründet wurde.

Art. 65 Vereinbarungen mit anderen internationalen Körperschaften

Der Rat kann im Namen der Organisation mit anderen internationalen Körperschaften Abkommen über die Unterhaltung gemeinsamer Dienste und über gemeinsame Vereinbarungen betreffend das Personal abschliessen und mit Zustimmung der Versammlung andere Vereinbarungen eingehen, welche die Arbeit der Organisation erleichtern.

[10] Fassung gemäss Prot. vom 14. Juni 1954, genehmigt durch die BVers am 12. März 1956, für die Schweiz in Kraft seit 12. Dez. 1956 (AS **1957** 202; BBl **1955** II 495).

Art. 66 Tätigkeiten in Bezug auf andere Abkommen

a) Die Organisation hat auch die ihr durch das Abkommen über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr und das Abkommen über den internationalen Luftverkehr[11], die am 7. Dezember 1944 in Chicago abgefasst wurden, übertragenen Tätigkeiten gemäss den darin festgelegten Bestimmungen und Bedingungen auszuüben.

b) Mitglieder der Versammlung und des Rates, die das Abkommen über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr oder das Abkommen über den internationalen Luftverkehr, die am 7. Dezember 1944 in Chicago abgefasst wurden, nicht angenommen haben, dürfen über Fragen, die der Versammlung oder dem Rat nach den Bestimmungen des betreffenden Abkommens vorgelegt werden, nicht abstimmen.

Teil III
Internationaler Luftverkehr

Kapitel XIV
Auskünfte und Berichte

Art. 67 Übermittlung von Berichten an den Rat

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, dass seine internationalen Fluglinienunternehmen dem Rat gemäss den von ihm festgelegten Anforderungen Verkehrsberichte, Kostenstatistiken und finanzielle Aufstellungen übermitteln, aus denen unter anderem alle Einnahmen und deren Herkunft ersichtlich sind.

Kapitel XV
Flughäfen und andere Luftfahrteinrichtungen

Art. 68 Bezeichnung von Flugstrecken und Flughäfen

Jeder Vertragsstaat kann vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Übereinkommens die Strecken, die innerhalb seines Hoheitsgebietes von den internationalen Fluglinien einzuhalten sind, und die Flughäfen, die von diesen Fluglinien benutzt werden dürfen, bezeichnen.

Art. 69 Verbesserung von Luftfahrteinrichtungen

Wenn der Rat der Ansicht ist, dass die Flughäfen oder andere Luftfahrteinrichtungen eines Vertragsstaates einschliesslich des Funk- und Wetterdienstes nicht in angemessener Weise für den sicheren, regelmässigen, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Betrieb der bestehenden oder geplanten internationalen Fluglinien ausreichen, hat er sich mit dem unmittelbar betroffenen Staat und den anderen beteiligten Staaten zu

11 SR **0.748.111.2**

beraten, um Wege zu finden, dem Zustand abzuhelfen, und kann zu diesem Zweck Empfehlungen erteilen. Ein Vertragsstaat macht sich keiner Verletzung dieses Übereinkommens schuldig, wenn er es unterlässt, diese Empfehlungen durchzuführen.

Art. 70 Finanzierung von Luftfahrteinrichtungen

Ein Vertragsstaat kann bei Vorliegen des in Artikel 69 vorgesehenen Sachverhaltes mit dem Rat eine Vereinbarung zur Durchführung solcher Empfehlungen abschliessen. Der Staat kann sich entschliessen, alle mit einer solchen Vereinbarung verbundenen Kosten zu tragen. Wenn sich der Staat hiezu nicht entschliesst, kann sich der Rat auf Ersuchen des Staates einverstanden erklären, die Kosten ganz oder teilweise zu übernehmen.

Art. 71 Bereitstellung und Instandhaltung von Einrichtungen durch den Rat

Auf Ersuchen eines Vertragsstaates kann sich der Rat einverstanden erklären, alle oder einen Teil der Flughäfen und anderen 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, instand zu halten und zu verwalten; er kann für die Benutzung bereitgestellter Einrichtungen gerechte und angemessene Gebühren festsetzen.

Art. 72 Erwerb oder Benutzung von Grundstücken

Wenn für Einrichtungen, die der Rat auf Ersuchen eines Vertragsstaates ganz oder teilweise finanziert, Grundstücke benötigt werden, hat dieser Staat entweder die Grundstücke, falls er es wünscht unter Vorbehalt des Rechtstitels, selbst zur Verfügung zu stellen oder die Benutzung der Grundstücke durch den Rat unter gerechten und angemessenen Bedingungen und gemäss seinen Gesetzen zu erleichtern.

Art. 73 Ausgaben und Beiträge

Der Rat kann im Rahmen der ihm von der Versammlung nach Kapitel XII zur Verfügung gestellten Geldmittel laufende Ausgaben für die Zwecke dieses Kapitels aus dem allgemeinen Fonds der Organisation bestreiten. Der Rat hat Beiträge zu den für die Zwecke dieses Kapitels erforderlichen Geldmitteln nach einem im Voraus vereinbarten Verhältnis über einen angemessenen Zeitraum den damit einverstandenen Vertragsstaaten aufzuerlegen, deren Fluglinienunternehmen die Einrichtungen benutzen. Der Rat kann auch Beiträge zu erforderlichen Arbeitsfonds den damit einverstandenen Staaten auferlegen.

Art. 74 Technischer Beistand und Verwendung der Einnahmen

Wenn der Rat auf Ersuchen eines Vertragsstaates Geldmittel vorstreckt oder Flughäfen oder andere Einrichtungen ganz oder teilweise bereitstellt, kann die Vereinbarung mit Zustimmung dieses Staates technischen Beistand bei der Aufsicht und beim Betrieb der Flughäfen und anderen Einrichtungen sowie die Bezahlung der Betriebs-

kosten der Flughäfen und der anderen Einrichtungen, der Zins- und Tilgungsaufwände aus den durch den Betrieb der Flughäfen und der anderen Einrichtungen erzielten Einnahmen vorsehen.

Art. 75 Übernahme vom Rat bereitgestellter Einrichtungen

Ein Vertragsstaat kann sich jederzeit von einer Verpflichtung, die er nach Artikel 70 eingegangen ist, befreien und Flughäfen und andere Einrichtungen, die der Rat in seinem Hoheitsgebiet auf Grund der Bestimmungen der Artikel 71 und 72 bereitgestellt hat, übernehmen, indem er an den Rat einen Betrag zahlt, der nach Ansicht des Rates den Umständen angemessen ist. Wenn der Staat den vom Rat festgesetzten Betrag für unangemessen hält, kann er bei der Versammlung gegen die Entscheidung des Rates Berufung einlegen, und die Versammlung kann die Entscheidung des Rates bestätigen oder ändern.

Art. 76 Rückzahlung von Geldmitteln

Geldmittel, die der Rat durch Rückzahlung nach Artikel 75 und aus Zins- und Tilgungserträgen nach Artikel 74 erhält, sind, falls es sich um ursprünglich von Staaten nach Artikel 73 geleistete Vorschüsse handelt, im Verhältnis ihrer vom Rat bestimmten Beiträge den Staaten zurückzuerstatten, die ursprünglich einen Beitrag leisteten.

Kapitel XVI
Betriebsgemeinschaften und Poolverkehr

Art. 77 Zulässige Betriebsgemeinschaften

Keine Bestimmung dieses Übereinkommens hindert zwei oder mehrere Vertragsstaaten, Luftverkehrsbetriebsgemeinschaften oder internationale Betriebsstellen zu bilden und ihre Fluglinien auf beliebigen Strecken oder in beliebigen Gebieten im Pool zu betreiben; diese Betriebsgemeinschaften oder Betriebsstellen und der Poolverkehr unterliegen jedoch allen Bestimmungen dieses Übereinkommens, einschliesslich jener über die Registrierung von Abkommen beim Rat. Der Rat hat zu bestimmen, in welcher Weise die Bestimmungen dieses Übereinkommens über die Staatszugehörigkeit von Luftfahrzeugen auf Luftfahrzeuge anzuwenden sind, die von internationalen Betriebsstellen betrieben werden.

Art. 78 Tätigkeit des Rates

Der Rat kann den in Betracht kommenden Vertragsstaaten nahe legen, Gemeinschaften für den Betrieb von Fluglinien auf beliebigen Strecken oder in beliebigen Gebieten zu bilden.

Art. 79 Beteiligung an Betriebsorganisationen

Ein Staat kann sich an Betriebsgemeinschaften oder Poolvereinbarungen entweder durch seine Regierung oder durch eine oder mehrere von dieser Regierung be-

zeichnete Flugliniengesellschaften beteiligen. Die Gesellschaften können nach alleinigem Ermessen des betroffenen Staates ganz oder teilweise Staatseigentum oder Privateigentum sein.

Teil IV
Schlussbestimmungen

Kapitel XVII
Andere Luftfahrtabkommen und -vereinbarungen

Art. 80 Abkommen von Paris und Havanna

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, unmittelbar nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens das in Paris am 13. Oktober 1919 unterzeichnete Abkommen über die Regelung des Luftverkehrs oder das in Havanna am 20. Februar 1928 unterzeichnete Abkommen über die gewerbliche Luftfahrt zu kündigen, falls er Partei eines dieser Abkommen ist. Zwischen den Vertragsstaaten ersetzt dieses Übereinkommen die vorgenannten Abkommen von Paris und Havanna.

Art. 81 Registrierung bestehender Abkommen

Alle Luftfahrtabkommen, die bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens zwischen einem Vertragsstaat und einem anderen Vertragsstaat oder zwischen einem Fluglinienunternehmen eines Vertragsstaates und einem anderen Staat oder dem Fluglinienunternehmen eines anderen Staates bestehen, sind unverzüglich beim Rat zu registrieren.

Art. 82 Aufhebung widersprechender Vereinbarungen

Die Vertragsstaaten anerkennen, dass dieses Übereinkommen alle zwischen ihnen bestehenden Verpflichtungen und Abmachungen, die mit dessen Bestimmungen unvereinbar sind, aufhebt, und verpflichten sich, keine derartigen Verpflichtungen und Abmachungen einzugehen. Ein Vertragsstaat, der, bevor er Mitglied der Organisation wurde, gegenüber einem Nichtvertragsstaat oder einem Staatsangehörigen eines Vertragsstaates oder eines Nichtvertragsstaates Verpflichtungen übernommen hat, die mit den Bestimmungen dieses Übereinkommens unvereinbar sind, hat unverzüglich Schritte zu unternehmen, um sich von den Verpflichtungen zu befreien. Wenn ein Fluglinienunternehmen eines Vertragsstaates derartige unvereinbare Verpflichtungen eingegangen ist, hat der Staat, dessen Staatszugehörigkeit es besitzt, sein Bestes zu tun, um die sofortige Beendigung der Verpflichtungen zu erlangen, und hat in jedem Fall deren Beendigung zu veranlassen, sobald es nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens rechtlich möglich ist.

Art. 83 Registrierung neuer Vereinbarungen

Vorbehaltlich der Bestimmungen des vorhergehenden Artikels kann jeder Vertragsstaat Vereinbarungen treffen, die nicht mit den Bestimmungen dieses Übereinkommens unvereinbar sind. Jede derartige Vereinbarung ist unverzüglich beim Rat zu registrieren, der sie so bald wie möglich zu veröffentlichen hat.

Art. 83[bis 12] Übertragung bestimmter Funktionen und Aufgaben

a) Wird ein in einem Vertragsstaat eingetragenes Luftfahrzeug gemäss einer Vereinbarung über das Vermieten, das Verchartern oder den Austausch des Luftfahrzeugs oder irgendeiner anderen Vereinbarung durch eine Luftfahrzeughalter betrieben, der seinen Hauptgeschäftssitz oder, ist ein solcher nicht vorhanden, seinen ständigen Aufenthalt in einem anderen Vertragsstaat hat, kann der Eintragungsstaat unbeschadet der Artikel 12, 30, 31 und 3*a* diesem anderen Staat durch Vereinbarung die Funktionen und Aufgaben des Eintragungsstaates nach den Artikeln 12, 30, 31 und 32*a* entweder ganz oder teilweise für dieses Luftfahrzeug übertragen. Der Eintragungsstaat wird von der Zuständigkeit für die übertragenen Funktionen und Aufgaben entbunden.

b) Die Übertragung wird für andere Vertragsstaaten erst wirksam, wenn entweder die Vereinbarung zwischen den betreffenden Staaten, in der diese Übertragung festgelegt wird, beim Rat registriert und gemäss Artikel 83 veröffentlicht wurde, oder wenn das Bestehen und der Umfang der Vereinbarung den Behörden des anderen Vertragsstaates oder den anderen Vertragsstaaten durch einen Vertragsstaat dieser Vereinbarung mitgeteilt wurden.

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

Kapitel XVIII
Streitigkeiten und Unterlassungen

Art. 84 Beilegung von Streitigkeiten

Wenn eine Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens und seiner Anhänge nicht auf dem Verhandlungswege beigelegt werden kann, ist sie auf Ersuchen eines an der Meinungsverschiedenheit beteiligten Staates vom Rat zu entscheiden. Bei Prüfung eines Streitfalles durch den Rat darf ein daran beteiligtes Mitglied des Rates nicht abstimmen. Jeder Vertragsstaat kann vorbehaltlich des Artikels 85 gegen die Entscheidung des Rates bei einem zu diesem Zweck gebildeten Schiedsgericht, auf das sich die Parteien des Streitfalles geeinigt haben, oder bei dem Ständigen Internationalen Gerichtshof[13] Berufung einlegen. Eine derartige Berufung ist dem Rat innerhalb von sechzig Tagen nach Eingang der Mitteilung über die Entscheidung des Rates anzuzeigen.

Art. 85 Schiedsgerichtsverfahren

Wenn ein Vertragsstaat, der an einem Streitfall beteiligt ist, in dem gegen die Entscheidung des Rates Berufung eingelegt wurde, die Satzungen des Ständigen Inter-

12 Eingefügt durch das Prot. vom 6. Okt. 1980, von der BVers genehmigt am 26. Nov. 1984, für die Schweiz in Kraft seit 20. Juni 1997 (AS **2004** 3999, 3995; BBl **1984** I 665).

13 Heute: Internationaler Gerichtshof (Art. 37 des Statuts des Internationalen Gerichtshofs – SR **0.193.501**).

nationalen Gerichtshofes[14] nicht angenommen hat und wenn die an dem Streitfall beteiligten Vertragsstaaten sich über die Wahl des Schiedsgerichtes nicht einigen können, hat jeder der an dem Streitfall beteiligten Vertragsstaaten einen Schiedsrichter namhaft zu machen, die ihrerseits einen Oberschiedsrichter benennen. Wenn es einer der an dem Streitfall beteiligten Vertragsstaaten unterlässt, innerhalb von drei Monaten nach dem Zeitpunkt der Berufung einen Schiedsrichter namhaft zu machen, ist ein Schiedsrichter im Namen dieses Staates vom Präsidenten des Rates aus einer vom Rat geführten Liste geeigneter und verfügbarer Personen zu benennen. Wenn sich die Schiedsrichter innerhalb von dreissig Tagen nicht auf einen Oberschiedsrichter einigen können, hat der Präsident des Rates aus der vorgenannten Liste einen Oberschiedsrichter zu bezeichnen. Die Schiedsrichter und der Oberschiedsrichter bilden dann zusammen ein Schiedsgericht. Ein nach diesem oder dem vorhergehenden Artikel gebildetes Schiedsgericht hat sein Verfahren selbst festzulegen und seine Entscheidungen mit Stimmenmehrheit zu treffen, wobei jedoch der Rat im Falle einer nach seiner Ansicht übermässigen Verzögerung über Verfahrensfragen bestimmen kann.

Art. 86 Berufungen

Sofern der Rat nicht anders entscheidet, bleibt eine Entscheidung des Rates, ob ein internationales Fluglinienunternehmen seinen Betrieb in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Übereinkommens durchführt, in Kraft, wenn sie nicht auf Grund einer Berufung aufgehoben wird. In jeder anderen Angelegenheit werden Entscheidungen des Rates, gegen die Berufung eingelegt wurde, so lange aufgehoben, bis über die Berufung entschieden ist. Die Entscheidungen des Ständigen Internationalen Gerichtshofes und eines Schiedsgerichtes sind endgültig bindend.

Art. 87 Strafen bei Missachtung durch ein Fluglinienunternehmen

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, den Betrieb eines Fluglinienunternehmens eines Vertragsstaates im Luftraum über seinem Hoheitsgebiet nicht zu gestatten, wenn der Rat entschieden hat, dass das betreffende Fluglinienunternehmen eine gemäss dem vorhergehenden Artikel ergangene endgültige Entscheidung missachtet.

Art. 88 Strafen bei Missachtung durch einen Staat

Die Versammlung hat das Stimmrecht eines Staates, der nachweislich die Bestimmungen dieses Kapitels nicht befolgt, in der Versammlung und im Rat aufzuheben.

[14] Heute: Internationaler Gerichtshof (Art. 37 des Statuts des Internationalen Gerichtshofs – SR **0.193.501**).

Kapitel XIX
Krieg

Art. 89 Krieg und Notstand

Im Kriegsfall beeinträchtigen die Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht die Handlungsfreiheit eines der betroffenen Vertragsstaaten, ob als Kriegführende oder Neutrale. Der gleiche Grundsatz gilt für den Fall, dass ein Vertragsstaat den nationalen Notstand ausruft und diese Tatsache dem Rat bekanntgibt.

Kapitel XX
Anhänge

Art. 90 Annahme und Änderung von Anhängen

a) Die Annahme der in Artikel 54 Absatz 1 genannten Anhänge durch den Rat bedarf der Stimmen von zwei Dritteln des Rates bei einer zu diesem Zweck einberufenen Sitzung, und die Anhänge sind sodann vom Rat jedem Vertragsstaat vorzulegen. Jeder Anhang oder jede Änderung eines Anhanges tritt innerhalb von drei Monaten nach Übermittlung an die Vertragsstaaten oder nach Ablauf eines längeren vom Rat vorgeschriebenen Zeitraumes in Kraft, sofern nicht die Mehrheit der Vertragsstaaten in der Zwischenzeit dem Rat ihre Ablehnung mitgeteilt hat.

b) Der Rat hat das Inkrafttreten eines Anhanges oder einer Änderung hiezu unverzüglich allen Vertragsstaaten bekanntzugeben.

Kapitel XXI
Ratifikationen, Beitritte, Änderungen und Kündigungen

Art. 91 Ratifikation des Übereinkommens

a) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten. Die Ratifikationsurkunden sind im Archiv der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika zu hinterlegen, die jeden Unterzeichnerstaat und jeden beigetretenen Staat über den Zeitpunkt der Hinterlegung benachrichtigt.

b) Sobald sechsundzwanzig Staaten dieses Übereinkommen ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind, tritt es zwischen ihnen am dreissigsten Tag nach Hinterlegung der sechsundzwanzigsten Urkunde in Kraft. Für jeden später ratifizierenden Staat tritt es am dreissigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

c) Es obliegt der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, der Regierung jedes Unterzeichnerstaates und beigetretenen Staates den Zeitpunkt, an dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt, bekanntzugeben.

Art. 92 Beitritt zum Übereinkommen

a) Dieses Übereinkommen steht Mitgliedern der Vereinten Nationen und den mit ihnen verbundenen Staaten und den während des gegenwärtigen Weltkrieges neutral gebliebenen Staaten zum Beitritt offen.

b) Der Beitritt erfolgt durch eine an die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika gerichtete Mitteilung und tritt mit dem dreissigsten Tag nach Eingang der Mitteilung bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika in Kraft, die dies allen Vertragsstaaten bekanntgibt.

Art. 93 Zulassung anderer Staaten

Andere als die in den Artikeln 91 und 92 a) vorgesehenen Staaten können, vorbehaltlich der Zustimmung durch eine von den Nationen der Welt zur Erhaltung des Friedens gegründete allgemeine internationale Organisation, mit Vierfünftelmehrheit der Stimmen der Versammlung und unter den von der Versammlung vorgeschriebenen Bedingungen zur Teilnahme an diesem Übereinkommen zugelassen werden, wobei jedoch in jedem Fall die Zustimmung aller Staaten erforderlich ist, die während des gegenwärtigen Krieges von dem um Zulassung ersuchenden Staat überfallen oder angegriffen wurden.

Art. 94 Änderung des Übereinkommens

a) Jede vorgeschlagene Änderung zu diesem Übereinkommen muss mit Zweidrittelsmehrheit der Stimmen der Versammlung genehmigt werden und tritt dann für die Staaten, die diese Änderung ratifiziert haben, in Kraft, sobald sie von der durch die Versammlung festgesetzten Anzahl von Vertragsstaaten ratifiziert wurde. Die so festgesetzte Anzahl darf nicht weniger als zwei Drittel der Gesamtzahl der Vertragsstaaten betragen.

b) Die Versammlung kann, wenn nach ihrer Ansicht die Art der Änderung eine solche Massnahme rechtfertigt, in ihrer Entschliessung, welche die Annahme empfiehlt, bestimmen, dass ein Staat, der innerhalb eines festgesetzten Zeitraumes nach Inkrafttreten der Änderung diese nicht ratifiziert hat, aufhört, Mitglied der Organisation und Partei dieses Übereinkommens zu sein.

Art. 95 Kündigung des Übereinkommens

a) Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen drei Jahre nach seinem Inkrafttreten durch eine an die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika gerichtete Mitteilung kündigen, die jeden Vertragsstaat unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen hat.

b) Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Mitteilung wirksam und gilt nur für den Staat, der die Kündigung vorgenommen hat.

Kapitel XXII
Begriffsbestimmungen

Art. 96

Für die Zwecke dieses Übereinkommens bedeutet der Ausdruck:

a) «Fluglinie» jede planmässige Luftverkehrsverbindung, die mit Luftfahrzeugen zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durchgeführt wird;

b) «Internationale Fluglinie» eine Fluglinie, die durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;

c) «Fluglinienunternehmen» jedes Luftverkehrsunternehmen, das eine internationale Fluglinie anbietet oder betreibt;

d) «Nichtgewerbliche Landung» eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post.

Unterzeichnung des Übereinkommens

Zu Urkund dessen unterschreiben die unterzeichneten, hiezu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen im Namen ihrer Regierungen an den neben ihren Unterschriften stehenden Daten.

Geschehen zu Chicago am siebenten Dezember tausendneunhundertvierundvierzig in englischer Sprache. Die Fassungen dieses Übereinkommens in französischer, englischer, spanischer und russischer Sprache sind gleichermassen verbindlich. Diese Fassungen werden in den Archiven der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika hinterlegt, und beglaubigte Ausfertigungen sind von dieser Regierung den Regierungen aller Staaten zu übermitteln, die dieses Übereinkommen unterzeichnen oder ihm beitreten werden. Dieses Übereinkommen wird in Washington D.C. zur Unterzeichnung aufgelegt.[15]

(Es folgen die Unterschriften)

15 Fassung gemäss Prot. vom 30. Sept. 1977, von der BVers genehmigt am 12. Dez. 1979, für die Schweiz in Kraft seit 17. Aug. 1999 (AS **2004** 3999, 3993; BBl **1979** II 1).

Anhänge[16]

1. Nachfolgend aufgeführte Anhänge zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt sind in Kraft:

Anhang 1 Lizenzierung von Luftfahrtpersonal
Vierzehnte Auflage, Juli 2018, anwendbar seit 3. November 2022
Letzte Änderung: Nr. 179, anwendbar seit 28. November 2024

Anhang 2 Verkehrsregeln
Zehnte Auflage, Juli 2005
Letzte Änderung: Nr. 48, anwendbar seit 28. November 2024

Anhang 3 Meteorologische Dienste
Zwanzigste Auflage, Juli 2018
Teil II: Beilage und Zusätze
Letzte Änderung: Nr. 82, anwendbar seit 27. November 2025

Anhang 4 Luftfahrtkarten
Elfte Auflage, Juli 2009
Letzte Änderung: Nr. 62, anwendbar seit 28. November 2024

Anhang 5 Masseinheiten zur Verwendung in der Luft- und Bodenoperationen
Fünfte Auflage, Juli 2010, anwendbar seit 18. November 2010
Letzte Änderung: –

Anhang 6 Betrieb von Luftfahrzeugen
Teil I: Internationaler kommerzieller Lufttransport – Flugzeug
Elfte Auflage, Juli 2018, anwendbar seit 8. November 2018
Letzte Änderung: Nr. 49, anwendbar seit 28. November 2024

Teil II: Internationale allgemeine Luftfahrt – Flugzeug
Elfte Auflage, Juli 2022, anwendbar seit 3. November 2022
Letzte Änderung: Nr. 41, anwendbar seit 28. November 2024

Teil III: Internationale Flüge von Helikoptern

16 Die Anhänge sind weder in der AS noch in der SR veröffentlicht (AS **2026** 40).

Elfte Auflage, Juli 2018, anwendbar seit 3. November 2022
Letzte Änderung: Nr. 25, anwendbar seit 28. November 2024

Anhang 7 Nationalitäts- und Registrierungskennzeichen von Luftfahrzeugen
Sechste Auflage, Juli 2012
Letzte Änderung: Nr. 7, anwendbar seit 2. November 2023 und ab 26. November 2026

Anhang 8 Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen
Dreizehnte Auflage, Juli 2022, anwendbar seit 3. November 2022
Letzte Änderung: –

Anhang 9 Erleichterungen der Luftfahrt (Facilitation)
Sechzehnte Auflage, Juli 2022, anwendbar seit 18. November 2022
Letzte Änderung: Nr. 30, anwendbar seit 11. Juli 2025

Anhang 10 Flugfunk
Volume I: Radionavigationshilfen
Siebte Auflage, Juli 2018
Letzte Änderung: Nr. 94, anwendbar seit 27. November 2025

Volume II: Kommunikationsverfahren, inkl. jener mit Eigenschaften der Flugsicherungsverfahren
Siebte Auflage, Juli 2016
Letzte Änderung: Nr. 94, anwendbar seit 27. November 2025

Volume III: Kommunikationssysteme (Teil 1 – Kommunikationssysteme digitaler Daten; Teil 2 – Sprachgestützte Kommunikationssysteme)
Zweite Auflage, Juli 2007
Letzte Änderung: Nr. 93, anwendbar seit 27. November 2025

Volume IV: Überwachungs- und Antikollisionssysteme
Fünfte Auflage, Juli 2014
Letzte Änderung: Nr. 91, anwendbar seit 3. November 2022

Volume V: Anwendungsspektrum aeronautischer Frequenzen
Dritte Auflage, Juli 2013, anwendbar seit 14. November 2013
Letzte Änderung: Nr. 91, anwendbar seit 27. November 2025

Anhang 11 Luftverkehrsdienste (ATC, Luftraumüberwachung)
Fünfzehnte Auflage, Juli 2018
Letzte Änderung: Nr. 54, anwendbar seit 27. November 2025

Anhang 12 Suche und Rettung (SAR)
Achte Auflage, Juli 2004
Letzte Änderung: Nr. 19, anwendbar seit 28. November 2024

Anhang 13 Flugunfalluntersuchung
Zwölfte Auflage, Juli 2020, anwendbar seit 5. November 2020
Letzte Änderung: Nr. 19, anwendbar seit 28. November 2024

Anhang 14 Flugplätze
Volume I: Konzeption und technischer Betrieb von Flugplätzen
Neunte Auflage, Juli 2022, anwendbar seit 3. November 2022
Letzte Änderung: Nr. 18, anwendbar seit 27. November 2025

Volume II: Helikopterlandeplätze
Fünfte Auflage, anwendbar seit 5. November 2020
Letzte Änderung: –

Anhang 15 Flugverkehrsinformationsdienste
Sechszehnte Auflage, Juli 2018
Letzte Änderung: Nr. 44, anwendbar seit 27. November 2025

Anhang 16 Umweltschutz
Volume I: Flugzeuglärm
Achte Auflage, Juli 2017
Letzte Änderung: Nr. 13, anwendbar seit 1. Januar 2021

Volume II: Triebwerk-Emissionen
Vierte Auflage, Juli 2017
Letzte Änderung: Nr. 10, anwendbar seit 1. Januar 2021

Volume III: CO_2-Emissionen der Flugzeuge
Erste Auflage, Juli 2017
Letzte Änderung: Nr. 1, anwendbar seit 1. Januar 2021

Volume IV: CORSIA

Erste Auflage, Oktober 2018, anwendbar seit 1. Januar 2019

Letzte Änderung: –

Anhang 17 Luftsicherheit

Zwölfte Auflage, Juli 2022, anwendbar seit 18. November 2022

Letzte Änderung: –

Anhang 18 Lufttransport gefährlicher Güter

Vierte Auflage, Juli 2011

Letzte Änderung: Nr. 12, anwendbar seit 12. November 2015

Anhang 19 Sicherheitsmanagement

Zweite Auflage, Juli 2016, anwendbar seit 7. November 2019

Letzte Änderung: –

2. Die Anhänge und ihre Änderungen werden nicht in der Amtlichen Sammlung des Bundesrechts veröffentlicht und werden nicht in die Landessprachen übersetzt. Eine Ausnahme bildet das Französische, welches eine offizielle Sprache der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ist.

3. Die Anhänge werden auf der Website des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)[17] publiziert. Sie können zudem bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) kostenpflichtig bezogen werden.

17 www.bazl.admin.ch > Themen > Rechtliche Grundlagen > Internationale Zivilluftfahrt Organisation > Anhänge zur Konvention der ICAO.

Geltungsbereich am 29. Mai 2024[18]

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)	Inkrafttreten
Afghanistan	4. April 1947	4. Mai 1947
Ägypten	13. März 1947	12. April 1947
Albanien	28. März 1991 B	27. April 1991
Algerien	7. Mai 1963 B	6. Juni 1963
Andorra	26. Januar 2001 B	25. Februar 2001
Angola	11. März 1977 B	10. April 1977
Antigua und Barbuda	10. November 1981 B	10. Dezember 1981
Äquatorialguinea	22. Februar 1972 B	23. März 1972
Argentinien	4. Juni 1946 B	4. April 1947
Armenien	18. Juni 1992 B	18. Juli 1992
Aserbaidschan	9. Oktober 1992 B	8. November 1992
Äthiopien	1. März 1947	4. April 1947
Australien	1. März 1947	4. April 1947
Bahamas	27. Mai 1975 B	26. Juni 1975
Bahrain	20. August 1971 B	19. September 1971
Bangladesch	22. Dezember 1972 B	21. Januar 1973
Barbados	21. März 1967 B	20. April 1967
Belarus	4. Juni 1993 B	4. Juli 1993
Belgien	5. Mai 1947	4. Juni 1947
Belize	7. Dezember 1990 B	6. Januar 1991
Benin	29. Mai 1961 B	28. Juni 1961
Bhutan	17. Mai 1989 B	16. Juni 1989
Bolivien	4. April 1947	4. Mai 1947
Bosnien und Herzegowina	13. Januar 1993	12. Februar 1993
Botsuana	28. Dezember 1978 B	27. Januar 1979
Brasilien	8. Juli 1946	4. April 1947
Brunei	4. Dezember 1984 B	3. Januar 1985
Bulgarien	8. Juni 1967 B	8. Juli 1967
Burkina Faso	21. März 1962 B	20. April 1962
Burundi	19. Januar 1968 B	18. Februar 1968
Chile	11. März 1947	10. April 1947
China*	20. Februar 1946	4. April 1947
Hongkong [a] *	3. Juni 1997	1. Juli 1997
Macau [b] *	6. Oktober 1999	20. Dezember 1999
Cook-Inseln	20. August 1986 B	19. September 1986

18 AS **1973** 1616; **1975** 1552; **1976** 496; **1977** 1299; **1978** 190; **1980** 418; **1981** 1438; **1985** 771; **1987** 1073; **1989** 859; **1990** 1566; **2004** 3999; **2008** 1647; **2014** 2613; **2019** 2371; **2024** 244. Eine aktualisierte Fassung des Geltungsbereichs ist auf der Publikationsplattform des Bundesrechts «Fedlex» unter folgender Adresse veröffentlicht: www.fedlex.admin.ch/de/treaty.

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		Inkrafttreten	
Costa Rica	1. Mai	1958	31. Mai	1958
Côte d'Ivoire	31. Oktober	1960 B	30. November	1960
Dänemark	28. Februar	1947	4. April	1947
Deutschland	9. Mai	1956 B	8. Juni	1956
Dominica	14. März	2019 B	13. April	2019
Dominikanische Republik	25. Januar	1946	4. April	1947
Dschibuti	30. Juni	1978 B	30. Juli	1978
Ecuador	20. August	1954	19. September	1954
El Salvador	11. Juni	1947	11. Juli	1947
Eritrea	17. September	1993 B	17. Oktober	1993
Estland	24. Januar	1992 B	23. Februar	1992
Eswatini	14. Februar	1973 B	16. März	1973
Fidschi	5. März	1973 B	4. April	1973
Finnland	30. März	1949 B	29. April	1949
Frankreich	25. März	1947	24. April	1947
Gabun	18. Januar	1962 B	17. Februar	1962
Gambia	13. Mai	1977 B	12. Juni	1977
Georgien	21. Januar	1994 B	20. Februar	1994
Ghana	9. Mai	1957 B	8. Juni	1957
Grenada	31. August	1981 B	30. September	1981
Griechenland	13. März	1947	12. April	1947
Guatemala	28. April	1947	28. Mai	1947
Guinea	27. März	1959 B	26. April	1959
Guinea-Bissau	15. Dezember	1977 B	14. Januar	1978
Guyana	3. Februar	1967 B	5. März	1967
Haiti	25. März	1948	24. April	1948
Honduras	7. Mai	1953	6. Juni	1953
Indien	1. März	1947	4. April	1947
Indonesien	27. April	1950 B	27. Mai	1950
Irak	2. Juni	1947	2. Juli	1947
Iran	19. April	1950	19. Mai	1950
Irland	31. Oktober	1946	4. April	1947
Island	21. März	1947	20. April	1947
Israel	24. Mai	1949 B	23. Juni	1949
Italien	31. Oktober	1947 B	30. November	1947
Jamaika	26. März	1963 B	25. April	1963
Japan	8. September	1953 B	8. Oktober	1953
Jemen	17. April	1964 B	17. Mai	1964
Jordanien	18. März	1947 B	17. April	1947
Kambodscha	16. Januar	1956 B	15. Februar	1956
Kamerun	15. Januar	1960 B	14. Februar	1960
Kanada	13. Februar	1946	4. April	1947
Kap Verde	19. August	1976 B	18. September	1976

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		Inkrafttreten	
Kasachstan	21. August	1992 B	20. September	1992
Katar	5. September	1971 B	5. Oktober	1971
Kenia	1. Mai	1964 B	31. Mai	1964
Kirgisistan	25. Februar	1993 B	27. März	1993
Kiribati	14. April	1981 B	14. Mai	1981
Kolumbien	31. Oktober	1947	30. November	1947
Komoren	15. Januar	1985 B	14. Februar	1985
Kongo (Brazzaville)	26. April	1962 B	26. Mai	1962
Kongo (Kinshasa)	27. Juli	1961 B	26. August	1961
Korea (Nord-)	16. August	1977 B	15. September	1977
Korea (Süd-)	11. November	1952 B	11. Dezember	1952
Kroatien	9. April	1992 B	9. Mai	1992
Kuba	11. Mai	1949	10. Juni	1949
Kuwait	18. Mai	1960 B	17. Juni	1960
Laos	13. Juni	1955 B	13. Juli	1955
Lesotho	19. Mai	1975 B	18. Juni	1975
Lettland	13. Juli	1992 B	12. August	1992
Libanon	19. Juni	1949	19. Oktober	1949
Liberia	11. Februar	1947	4. April	1947
Libyen	29. Januar	1953 B	28. Februar	1953
Litauen	8. Januar	1992 B	7. Februar	1992
Luxemburg	28. April	1948	28. Mai	1948
Madagaskar	14. April	1962 B	14. Mai	1962
Malawi	11. September	1964 B	11. Oktober	1964
Malaysia	7. April	1958 B	7. Mai	1958
Malediven	12. März	1974 B	11. April	1974
Mali	8. November	1960 B	8. Dezember	1960
Malta	5. Januar	1965 B	4. Februar	1965
Marokko	13. November	1956 B	13. Dezember	1956
Marshallinseln	18. März	1988 B	17. April	1988
Mauretanien	13. Januar	1962 B	12. Februar	1962
Mauritius	30. Januar	1970 B	1. März	1970
Mexiko	25. Juni	1946	4. April	1947
Mikronesien	27. September	1988 B	27. Oktober	1988
Moldau	1. Juni	1992 B	1. Juli	1992
Monaco	4. Januar	1980 B	3. Februar	1980
Mongolei	7. September	1989 B	7. Oktober	1989
Montenegro	12. Februar	2007 B	14. März	2007
Mosambik	5. Januar	1977 B	4. Februar	1977
Myanmar	8. Juli	1948 B	7. August	1948
Namibia	30. April	1991 B	30. Mai	1991
Nauru	25. August	1975 B	24. September	1975
Nepal	29. Juni	1960 B	29. Juli	1960

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)	Inkrafttreten
Neuseeland	7. März 1947	6. April 1947
Nicaragua	28. Dezember 1945	4. April 1947
Niederlande	26. März 1947	25. April 1947
Aruba	1. Januar 1986	1. Januar 1986
Curaçao	1. Oktober 2010	1. Oktober 2010
Karibische Gebiete (Bonaire, Sint Eustatius und Saba)	1. Oktober 2010	1. Oktober 2010
Sint Maarten	1. Oktober 2010	1. Oktober 2010
Niger	29. Mai 1961 B	28. Juni 1961
Nigeria	14. November 1960 B	14. Dezember 1960
Nordmazedonien	10. Dezember 1992 B	9. Januar 1993
Norwegen	5. Mai 1947	4. Juni 1947
Oman	24. Januar 1973 B	23. Februar 1973
Österreich	26. August 1948 B	25. September 1948
Pakistan	6. November 1947 B	6. Dezember 1947
Palau	4. Oktober 1995 B	3. November 1995
Panama*	18. Januar 1960 B	17. Februar 1960
Papua-Neuguinea	15. Dezember 1975 B	14. Januar 1976
Paraguay	21. Januar 1946	4. April 1947
Peru	8. April 1946	4. April 1947
Philippinen	1. März 1947	4. April 1947
Polen	6. April 1945	4. April 1947
Portugal	27. Februar 1947	4. April 1947
Ruanda	3. Februar 1964 B	4. März 1964
Rumänien	30. April 1965 B	30. Mai 1965
Russland	15. Oktober 1970 B	14. November 1970
St. Kitts und Nevis	21. Mai 2002 B	20. Juni 2002
St. Lucia	20. November 1979 B	20. Dezember 1979
St. Vincent und die Grenadinen	15. November 1983 B	15. Dezember 1983
Salomoninseln	11. April 1985 B	11. Mai 1985
Sambia	30. Oktober 1964 B	29. November 1964
Samoa	21. November 1996 B	21. Dezember 1996
San Marino	13. Mai 1988 B	12. Juni 1988
São Tomé und Príncipe	28. Februar 1977 B	30. März 1977
Saudi-Arabien	19. Februar 1962 B	21. März 1962
Schweden	7. November 1946	4. April 1947
Schweiz*	6. Februar 1947	4. April 1947
Senegal	11. November 1960 B	11. Dezember 1960
Serbien	14. Dezember 2000 B	13. Januar 2001
Seychellen	25. April 1977 B	25. Mai 1977
Sierra Leone	22. November 1961 B	22. Dezember 1961
Simbabwe	11. Februar 1981 B	13. März 1981
Singapur	20. Mai 1966 B	19. Juni 1966

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		Inkrafttreten	
Slowakei	15. März	1993 N	14. April	1993
Slowenien	9. April	1992 B	9. Mai	1992
Somalia	2. März	1964 B	1. April	1964
Spanien	5. März	1947	4. April	1947
Sri Lanka	1. Juni	1948 B	1. Juli	1948
Südafrika	1. März	1947	4. April	1947
Sudan	29. Juni	1956 B	29. Juli	1956
Südsudan	11. Oktober	2011 B	10. November	2011
Suriname	5. März	1976 B	4. April	1976
Syrien	21. Dezember	1949	20. Januar	1950
Tadschikistan	3. September	1993 B	3. Oktober	1993
Tansania	23. April	1962 B	23. Mai	1962
Thailand	4. April	1947	4. Mai	1947
Timor-Leste	4. August	2005 B	3. September	2005
Togo	18. Mai	1965 B	17. Juni	1965
Tonga	2. November	1984 B	2. Dezember	1984
Trinidad und Tobago	14. März	1963 B	13. April	1963
Tschad	3. Juli	1962 B	2. August	1962
Tschechische Republik	4. März	1993 N	3. April	1993
Tunesien	18. November	1957 B	18. Dezember	1957
Türkei	20. Dezember	1945	4. April	1947
Turkmenistan	15. März	1993 B	14. April	1993
Tuvalu	19. Oktober	2017 B	18. November	2017
Uganda	10. April	1967 B	10. Mai	1967
Ukraine	10. August	1992 B	9. September	1992
Ungarn	30. September	1969 B	30. Oktober	1969
Uruguay	14. Januar	1954	13. Februar	1954
Usbekistan	13. Oktober	1992 B	12. November	1992
Vanuatu	17. August	1983 B	16. September	1983
Venezuela	1. April	1947 B	1. Mai	1947
Vereinigte Arabische Emirate	25. April	1972 B	25. Mai	1972
Vereinigte Staaten	9. August	1946	4. April	1947
Vereinigtes Königreich*	1. März	1947	4. April	1947
Vietnam	13. März	1980 B	12. April	1980

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)		Inkrafttreten	
Zentralafrikanische Republik	28. Juni	1961 B	28. Juli	1961
Zypern	17. Januar	1961 B	16. Februar	1961

* Vorbehalte und Erklärungen.
Die Vorbehalte und Erklärungen werden in der AS nicht veröffentlicht, mit Ausnahme jener der Schweiz. Die englischen Texte können auf der Internetseite der Vereinigten Staaten: www.state.gov/convention-on-international-civil-aviation-chicago eingesehen oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

[a] Vom 4. April 1947 bis zum 30. Juni 1997 war das Übereink. auf Grund der Zugehörigkeit zum Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs in Hongkong anwendbar. Seit dem 1. Juli 1997 bildet Hongkong eine Besondere Verwaltungsregion (SAR) der Volksrepublik China. Auf Grund der chinesischen Erklärung vom 3. Juni 1997 ist das Übereink. seit dem 1. Juli 1997 auch in der SAR Hongkong anwendbar.

[b] 1. März 1947: Inkrafttreten. Auf Grund der chinesischen Erklärung vom 8. Dez. 1999 ist das Übereink. seit dem 20. Dez. 1999 auch in der SAR Macau anwendbar.

Vorbehalte und Erklärungen

Schweiz

Bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde am 6. Februar 1947 gab die Schweiz die folgende Erklärung ab:

Meine Regierung hat mich beauftragt, Ihnen bekanntzugeben dass die schweizerischen Behörden mit den Behörden des Fürstentums Liechtenstein vereinbart haben, dass das Abkommen ebenfalls auf das Fürstentum Liechtenstein Anwendung findet, solange der Vertrag vom 29. März 1923[19] über den Anschluss des Fürstentums Liechtenstein an das schweizerische Zollgebiet in Kraft steht.

19 SR **0.631.112.514**