

Mehrseitiges Abkommen über die Verkehrsrechte für Beförderungen im nicht regelmässigen Luftverkehr in Europa

Abgeschlossen in Paris am 30. April 1956
Von der Bundesversammlung genehmigt am 4. März 1957¹
In Kraft getreten am 23. Juli 1957
(Stand am 14. November 2019)

Die unterzeichneten Regierungen,

in der Erwägung, dass jeder der Unterzeichnerstaaten des nachstehenden Abkommens bezweckt, auf seinem Gebiet für den Ein- und Auslad von Fluggästen, Fracht und Postsendungen die Luftfahrzeuge, welche innereuropäische, gewerbliche, nicht-regelmässige, dem Linienverkehr nicht nachteilige Beförderungen ausführen, frei zuzulassen,

in der Erwägung, dass Artikel 5 Absatz 1 des am 7. Dezember 1944² in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, hiernach «das Abkommen» genannt, eine befriedigende Ordnung aufstellt für die internationalen Flüge der privaten Luftfahrzeuge und derjenigen Luftfahrzeuge, welche bei der Ausführung von Beförderungen im gewerblichen, nicht regelmässigen Verkehr in das Gebiet von Staaten, die diesem Abkommen beigetreten sind, einfliegen, es ohne Zwischenlandung überfliegen oder dort nicht gewerbliche Zwischenlandungen vornehmen;

und bestrebt, für internationale Beförderungen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt oder in Ausführung einer vertraglichen Verpflichtung ausserhalb des internationalen Linienverkehrs, über das Recht, welches Artikel 5 Absatz 2 des Abkommens beim Ein- und Auslad von Fluggästen, Fracht und Postsendungen einräumt, zu einem weitergehenden Abkommen zu gelangen,

haben zu diesem Zweck dieses Abkommen getroffen.

Art. 1

Dieses Abkommen findet auf jedes zivile Luftfahrzeug Anwendung, welches

- a. in einem Mitgliedstaat der Europäischen Zivilluftfahrtkommission eingetragen ist, und

AS 1957 481; BBl 1956 II 520 861

¹ Achter Gegenstand des BB vom 4. März 1957 (AS 1957 425)

² SR 0.748.0

- b. durch einen zu diesem Zwecke durch seine nationale zuständige Behörde als berechtigt erklärten Angehörigen eines der Vertragsstaaten betrieben wird, wenn dieses Luftfahrzeug in den Gebieten, auf welche dieses Abkommen nach den Bestimmungen des Artikels 11 Anwendung findet, gegen Entgelt oder in Ausführung einer vertraglichen Verpflichtung ausserhalb des internationalen Linienverkehrs internationale Beförderungen ausführt.

Art. 2

1. Die Vertragsstaaten kommen überein, auf ihren Gebieten für den Ein- und Auslad von Fluggästen, Fracht und Postsendungen die in Artikel 1 dieses Abkommens genannten Luftfahrzeuge frei zuzulassen, ohne ihnen die in Artikel 5 Absatz 2 des Abkommens vorgesehenen «Vorschriften, Bedingungen oder Einschränkungen» aufzuerlegen, wenn diese Luftfahrzeuge für eine der folgenden Tätigkeiten eingesetzt werden:

- a. Beförderungen, welche für humanitäre Zwecke oder im Falle zwingender Notwendigkeit ausgeführt werden;
- b. Beförderungen von Fluggästen auf Flügen, welche gelegentlich und auf Bestellung ausgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Fassungsvermögen des Luftfahrzeuges nicht mehr als sechs Sitze aufweist, dass das Reiseziel durch den oder die Besteller bestimmt wird, und dass kein Teil des genannten Fassungsvermögens an Dritte abgetreten wird;
- c. Beförderungen, welche durch Luftfahrzeuge ausgeführt werden, deren ganzes Fassungsvermögen durch die gleiche natürliche oder juristische Person für die Förderung ihres Personals oder ihrer Waren gemietet ist, vorausgesetzt, dass kein Teil dieses Fassungsvermögens einem Dritten abgetreten wird;
- d. vereinzelt Beförderungen, wobei es nach den Bestimmungen dieses Absatzes die Meinung hat, dass kein Beförderer oder keine Gruppe von Beförderern für die Gesamtheit der Luftfahrzeuge, über die er verfügt, das Recht auf mehr als eine Beförderung monatlich zwischen zwei gleichen Verkehrsmittelpunkten habe.

2. Das gleiche gilt für die Luftfahrzeuge, welche für eine der folgenden Tätigkeiten eingesetzt werden:

- a. ausschliessliche Frachtbeförderungen;
- b. Fluggastbeförderungen zwischen Gebieten, welche unter sich keine hinreichend direkte Verbindung durch Luftverkehrslinien besitzen.

Jeder Vertragsstaat kann indessen verlangen, dass die in diesem Absatz vorgesehenen Tätigkeiten aufgegeben werden, wenn er dafür hält, dass diese den Belangen seiner Luftverkehrslinien, welche in den Gebieten betrieben werden, auf welche dieses Abkommen Anwendung findet, abträglich seien. Jeder Vertragsstaat kann über die Natur und die Bedeutung jeder derartigen, beendeten oder im Gange befindlichen Tätigkeit vollständige Auskünfte verlangen.

Des weitern kann, was die unter Buchstabe b dieses Absatzes genannten Tätigkeiten anbelangt, jeder Vertragsstaat die Ausdehnung der Gebiete (namentlich den oder die in Betracht fallenden Flughäfen) frei umschreiben, diese Umschreibung jederzeit ändern und bestimmen, wenn diese Gebiete unter sich hinreichend direkte Verbindungen durch Luftverkehrslinien besitzen.

Art. 3

Die Vertragsstaaten kommen ferner überein, dass in den durch Artikel 2 nicht gedeckten Fällen, in denen für die in Artikel 5 Absatz 2 des Abkommens vorgesehenen Beförderungen des nicht regelmässigen Verkehrs eine vorgängig einzuholende Bewilligung verlangt wird, das Erfordernis dieser Bewilligung und die zu deren Erwerb zu erfüllenden Bedingungen durch den betreffenden Vertragsstaat bekanntgegeben werden, welcher hiefür in einer Verordnung folgendes regelt:

- a. die Frist, innert welcher die allfälligen Auskünfte (allenfalls mit vorgängigem Gesuch) zu unterbreiten sind; diese Frist soll im Falle einer vereinzelt Beförderung oder einer Reihe von höchstens vier Beförderungen zwei Werk-tage nicht übersteigen; eine längere Frist kann bestimmt werden, wenn es sich um eine grössere Reihe von Beförderungen handelt;
- b. die Luftfahrtbehörde des Vertragsstaates, an welche diese Auskünfte (allenfalls mit dem Gesuch) ohne Benützung des diplomatischen Weges direkt ge-richtet werden können;
- c. die aufzuführenden Auskünfte, welche im Falle einer vereinzelt Beförde-rung oder einer Reihe von höchstens vier Beförderungen auf nachstehende Einzelheiten beschränkt sind:
 1. Namen der den Luftverkehr betreibenden Gesellschaft,
 2. Luftfahrzeugmuster und Eintragungskennzeichen,
 3. voraussichtlicher Tag und Zeitpunkt für die Ankunft auf dem Gebiet des Vertragsstaates und für den Abflug von diesem Gebiet,
 4. Flugweg des Luftfahrzeuges,
 5. Zweck der Beförderung, Anzahl der aufzunehmenden oder abzusetzen-den Fluggäste sowie Art und Menge der aufzunehmenden oder abzusetzen-nden Fracht.

Art. 4

1. Wenn zwischen den Vertragsstaaten hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens eine Meinungsverschiedenheit entsteht, werden sich diese be-mühen, sie zuerst auf dem Wege direkter Verhandlungen beizulegen.
2. a. Wenn die beteiligten Staaten nach Verhandlungen nicht zu einer Verständi-gung gelangen, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit zur Schlichtung einem Schiedsgericht oder einem Schiedsrichter zu unterbreiten.

- b. Wenn sich nach einer Frist von einem Monat, nachdem ein Staat dem andern von seiner Absicht Kenntnis gab, sich an eine solche schiedsrichterliche Instanz zu wenden, die beiden Staaten über den Grundsatz einer schiedsgerichtlichen Erledigung nicht einigen, oder wenn die beiden Staaten nach Ablauf von drei Monaten, nachdem die Unterbreitung der Meinungsverschiedenheit vor ein Schiedsgericht zwar angenommen wurde, aber die beiden Staaten sich über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes oder die Person des Schiedsrichters nicht verständigen konnten, so kann jeder beteiligte Vertragsstaat die Meinungsverschiedenheit dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation unterbreiten. Ein Mitglied des Rates kann bei der Prüfung einer Meinungsverschiedenheit durch den Rat, an der es beteiligt ist, nicht mitstimmen. Wenn sich der Rat mit der Schlichtung der Meinungsverschiedenheit nicht befassen will, kann jeder beteiligte Vertragsstaat diese Meinungsverschiedenheit dem Internationalen Gerichtshof unterbreiten.
3. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sich jedem gemäss Ziffer 2 dieses Artikels ergangenen Entscheid zu unterziehen.
 4. Wenn ein Vertragsstaat sich einem gemäss Ziffer 2 dieses Artikels ergangenen Entscheid nicht unterzieht, dann können die andern Vertragsstaaten alle auf Grund dieses Abkommens verliehenen Rechte einschränken, vorläufig aufheben oder widerrufen, solange sich dieser Staat dem Entscheid nicht unterzogen hat.

Art. 5

1. Dieses Abkommen wird zur Unterzeichnung für alle Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission aufgelegt.
2. Es wird den Unterzeichnerstaaten zur Ratifikation unterbreitet.
3. Die Ratifikationsurkunden werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt.

Art. 6

1. Wenn dieses Abkommen von zwei Unterzeichnerstaaten ratifiziert ist, tritt es zwischen diesen Staaten drei Monate nach dem Datum der Hinterlegung der zweiten Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden weiteren Staat, welcher es in der Folge ratifizieren wird, tritt es drei Monate nach dem Datum der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.
2. Sobald dieses Abkommen in Kraft getreten ist, lässt es der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation bei der Organisation der Vereinten Nationen eintragen.

Art. 7

1. Dieses Abkommen bleibt während sechs Monaten nach seinem Inkrafttreten zur Unterzeichnung offen. Nachher bleibt es jedem Nichtunterzeichnerstaat, welcher Mitglied der Europäischen Zivilluftfahrtkommission ist, zum Beitritt offen.

2. Der Beitritt jedes Staates erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und wird drei Monate nach dem Datum dieser Hinterlegung wirksam.

Art. 8

1. Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen durch Anzeige an den Präsidenten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission und an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation kündigen.

2. Die Kündigung wird sechs Monate nach dem Datum des Empfangs der Anzeige durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation wirksam.

Art. 9

1. Der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation wird dem Präsidenten und allen Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission anzeigen:

- a. die Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde und das Datum dieser Hinterlegung, innert dreissig Tagen, welche auf die Hinterlegung folgen;
- b. den Empfang jeder Kündigungsanzeige und das Datum des Empfangs, innert dreissig Tagen, welche auf diesen Empfang folgen.

2. Der Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation wird dem Präsidenten und den Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission ebenfalls das Datum anzeigen, an welchem das Abkommen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 6 Ziffer 1 in Kraft treten wird.

Art. 10

1. Das Gesuch um Einberufung einer Versammlung der Vertragsstaaten im Hinblick auf die Prüfung allfälliger Ergänzungen des Abkommens, ist nur zulässig, wenn es von wenigstens fünfundzwanzig vom Hundert (25 %) der Vertragsstaaten und frühestens zwölf (12) Monate nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation gerichtet wurde. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation wird nach Beratung mit dem Präsidenten der Europäischen Zivilluftfahrtkommission die Versammlung mit einer mindestens drei Monate im voraus erfolgenden Anzeige an die Vertragsstaaten einberufen.

2. Jeder Ergänzungsentwurf zum Abkommen muss während der genannten Versammlung durch die Mehrheit aller Vertragsstaaten angenommen werden, wobei zwei Drittel der Vertragsstaaten vertreten sein müssen.

3. Die Ergänzung tritt zwischen den Staaten, welche sie ratifizieren, in Kraft, nach Ratifikation durch die in der genannten Versammlung festgelegte Anzahl der Vertragsstaaten und an dem Datum, welches durch die Versammlung festgesetzt wurde.

Art. 11

Dieses Abkommen findet auf alle Gebiete im Mutterland der Vertragsstaaten Anwendung. Ausgenommen sind die entfernten Inseln im Atlantischen Ozean und die Inseln mit halb-souveränem Status, für die jeder Vertragsstaat bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären kann, dass dieses Abkommen keine Anwendung finde.

Zu Urkund dessen haben die gehörig ermächtigten Unterzeichneten im Namen ihrer Regierung ihre Unterschrift hinggesetzt.

Geschehen zu Paris, am dreissigsten Tag des Monats April des Jahres eintausendneunhundertsechsfünfzig, in zweifacher Ausfertigung, in englischer, französischer und spanischer Sprache, welche in gleicher Weise gültig sind. Dieses Abkommen wird bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation hinterlegt, welche davon entsprechende beglaubigte Abschriften allen Mitgliedstaaten der Organisation zustellen wird.

Geltungsbereich am 14. November 2019³

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B)		Inkrafttreten	
Belgien	22. April	1960	22. Juli	1960
Dänemark	12. September	1957	12. Dezember	1957
Deutschland	11. September	1959	11. Dezember	1959
Estland	4. April	2001 B	4. Juli	2001
Finnland	6. November	1957	6. Februar	1958
Frankreich	5. Juni	1957	5. September	1957
Irland	2. August	1961	2. November	1961
Island	25. September	1961	25. Dezember	1961
Kroatien	2. Juli	1999 B	2. Oktober	1999
Luxemburg	23. Dezember	1963	23. März	1964
Moldau	23. Dezember	1998 B	23. März	1999
Monaco	19. Januar	2017 B	19. Januar	2017
Niederlande ^a	20. Januar	1958	20. April	1958
Norwegen	5. August	1957	5. November	1957
Österreich	21. Mai	1957	21. August	1957
Portugal ^b	17. Oktober	1958	17. Januar	1959
San Marino	17. Mai	2016 B	17. August	2016
Schweden	13. August	1957	13. November	1957
Schweiz	2. April	1957	21. August	1957
Serbien	21. März	2017 B	21. März	2017
Spanien	30. Mai	1957	30. August	1957
Türkei	4. November	1958	4. Februar	1959
Ungarn	16. November	1993 B	14. Februar	1994
Vereinigtes Königreich	11. Januar	1960 B	11. April	1960
Insel Man	11. Januar	1960	11. April	1960
Kanalinseln	11. Januar	1960	11. April	1960

^a Für das Königreich in Europa.

^b Das Abk. gilt nur für das portugiesische Mutterland unter Ausschluss der Inseln Madeira und Azoren.

³ AS 1972 1586, 2009 2549, 2013 2665 und 2019 3789.
Eine aktualisierte Fassung des Geltungsbereiches findet sich auf der Internetseite des EDA (www.eda.admin.ch/vertraege).

