

## **Abkommen über die internationale Anerkennung von Rechten an Luftfahrzeugen**

Abgeschlossen in Genf am 19. Juni 1948  
Von der Bundesversammlung genehmigt am 22. September 1959<sup>2</sup>  
In Kraft getreten für die Schweiz am 1. Januar 1961  
(Stand am 5. April 2005)

---

In der Erwägung, dass die Konferenz über die internationale Zivilluftfahrt im November und Dezember 1944 in Chicago die baldige Annahme eines Abkommens über die Übertragung von Rechten an Luftfahrzeugen empfohlen hat,

in der Erwägung, dass es im Interesse einer künftigen Ausdehnung der internationalen Zivilluftfahrt in hohem Masse erwünscht ist, dass Rechte an Luftfahrzeugen international anerkannt werden,

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

### **Art. I**

<sup>1</sup> Die Vertragsstaaten verpflichten sich anzuerkennen:

- a. das Eigentumsrecht an Luftfahrzeugen;
- b. das Recht des Besitzers eines Luftfahrzeugs, Eigentum durch Kauf zu erwerben;
- c. das Recht zum Besitz eines Luftfahrzeugs auf Grund eines für einen Zeitraum von sechs oder mehr Monaten abgeschlossenen Mietvertrages;
- d. besitzlose Pfandrechte («mortgages»), Hypotheken und ähnliche Rechte an einem Luftfahrzeug, die vertraglich als Sicherheit für die Erfüllung einer Schuld begründet sind,

unter der Voraussetzung, dass diese Rechte

- i. gültig entstanden sind nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem das Luftfahrzeug zur Zeit ihrer Begründung (als staatszugehörig) eingetragen war, und
- ii. ordnungsgemäss eingetragen sind in einem öffentlichen Buch des Vertragsstaates, in welchem das Luftfahrzeug eingetragen ist.

Die Ordnungsmässigkeit aufeinander folgender Eintragungen in verschiedenen Vertragsstaaten bestimmt sich nach dem Recht des Vertragsstaates, in

AS 1960 1268; BBl 1959 I 433

<sup>1</sup> Der französische Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der entsprechenden Ausgabe dieser Sammlung.

<sup>2</sup> AS 1960 1267

dessen Gebiet das Luftfahrzeug zur Zeit der jeweiligen Eintragung des Rechts eingetragen war.

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

## **Art. II**

<sup>1</sup> Alle ein Luftfahrzeug betreffenden Eintragungen müssen in dem gleichen öffentlichen Buch erfolgen.

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

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

## **Art. III**

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

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

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

<sup>4</sup> Für die Tätigkeit der Buchbehörde dürfen angemessene Gebühren erhoben werden.

## **Art. IV**

<sup>1</sup> Sind nach dem Recht eines Vertragsstaates, in dem Bergungs- oder Erhaltungsmaßnahmen an einem Luftfahrzeug zum Abschluss gekommen sind, Ansprüche entstanden

- a. wegen Entschädigung für die Bergung des Luftfahrzeugs oder
- b. wegen ausserordentlicher, zur Erhaltung des Luftfahrzeugs unumgänglich erforderlicher Aufwendungen,

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

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

<sup>3</sup> Jedes dieser Rechte kann innerhalb von drei Monaten nach Beendigung der Bergungs- oder Erhaltungsmaßnahmen in dem öffentlichen Buch vorgemerkt werden.

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

- a. das Recht in dem öffentlichen Buch nach Absatz 1 vorgemerkt worden ist, und
- b. über den Betrag eine Vereinbarung zustande gekommen oder ein gerichtliches Verfahren über das Recht eingeleitet worden ist. Im Fall eines gerichtlichen Verfahrens bestimmen sich die Voraussetzungen, unter denen die dreimonatige Frist unterbrochen oder gehemmt wird, nach dem Recht des angerufenen Gerichts.

<sup>5</sup> Dieser Artikel findet ungeachtet der Vorschriften des Artikels I Absatz 2 Anwendung.

#### **Art. V**

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

#### **Art. VI**

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

#### **Art. VII**

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

<sup>2</sup> Nachstehende Bestimmungen sind jedoch einzuhalten:

- a. Zeit und Ort der Verwertung sind mindestens sechs Wochen im Voraus festzusetzen;
- b. Der betreibende Gläubiger hat dem Gericht oder der sonst zuständigen Behörde einen beglaubigten Auszug über die das Luftfahrzeug betreffenden Eintragungen vorzulegen. Er hat mindestens einen Monat vor dem Termin die bevorstehende Verwertung an dem Ort, an dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, nach den dort geltenden Bestimmungen öffentlich bekannt zu machen und gleichzeitig den eingetragenen Eigentümer, die Inhaber der an dem

Luftfahrzeug eingetragenen Rechte sowie die Inhaber der nach Artikel IV, Absatz 3 im öffentlichen Buch vorgemerkten Rechte durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen, der tunlichst durch Luftpost an die im öffentlichen Buch verzeichneten Adressen zu richten ist.

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

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

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

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

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

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

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

**Art. VIII**

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

**Art. IX**

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

**Art. X**

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

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

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

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

**Art. XI**

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

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

- a. Artikel II, III, IX und
- b. Artikel IV, es sei denn, dass die Bergungs- oder Erhaltungsmaßnahmen auf seinem Gebiet zu Ende geführt worden sind.

**Art. XII**

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

**Art. XIII**

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

**Art. XIV**

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

**Art. XV**

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

**Art. XVI**

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

**Art. XVII**

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

**Art. XVIII**

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

**Art. XIX**

<sup>1</sup> Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch die Staaten, die es unterzeichnet haben.

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

**Art. XX**

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

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

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

**Art. XXI**

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

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

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

**Art. XXII**

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

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

**Art. XXIII**

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

<sup>2</sup> Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation setzt jeden Staat, der das Abkommen unterzeichnet hat oder ihm beigetreten ist, von einer derartigen Erklärung in Kenntnis.

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

<sup>4</sup> Jeder Staat kann diesem Abkommen getrennt im Namen aller oder einzelner der Gebiete beitreten, für die er eine Erklärung nach Absatz 1 dieses Artikels abgegeben hat; in diesem Falle finden die Bestimmungen des Artikels XXI, Absätze 2 und 8 auf den Beitritt entsprechende Anwendung.

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

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

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

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

*(Es folgen die Unterschriften)*



**Geltungsbereich am 8. September 2004**

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)	In-Kraft-Treten
Ägypten	10. September 1969 B	9. Dezember 1969
Algerien	10. August 1964 B	8. November 1964
Angola	24. Februar 1998 B	25. Mai 1998
Argentinien	31. Januar 1958	1. Mai 1958
Aserbaidshjan	23. März 2000 B	21. Juni 2000
Äthiopien	7. Juni 1979 B	5. September 1979
Bahrain	3. März 1997 B	1. Juni 1997
Bangladesch	6. Januar 1988 B	5. April 1988
Belgien	22. Oktober 1993	20. Januar 1994
Bolivien	9. Juli 1998 B	7. Oktober 1998
Bosnien und Herzegowina	7. März 1995 B	6. März 1992
Brasilien	3. Juli 1953	1. Oktober 1953
Chile	19. Dezember 1955	18. März 1956
China*	28. April 2000 B	27. Juli 2000
Macau <sup>a</sup>	9. Dezember 1999	20. Dezember 1999
Côte d'Ivoire	23. August 1965 B	21. November 1965
Dänemark	18. Januar 1963	18. April 1963
Deutschland	7. Juli 1959 B	5. Oktober 1959
Ecuador	14. Juli 1958 B	12. Oktober 1958
El Salvador	14. August 1958 B	12. November 1958
Estland	31. Dezember 1993 B	31. März 1994
Frankreich	27. Februar 1964	27. Mai 1964
Gabun	14. Januar 1970 B	14. April 1970
Gambia	20. Juni 2000 B	18. September 2000
Ghana	15. Juli 1997 B	13. Oktober 1997
Grenada	28. August 1985 B	26. November 1985
Griechenland	23. Februar 1971	24. Mai 1971
Guatemala	9. August 1988 B	7. November 1988
Guinea	13. August 1980 B	11. November 1980
Haiti	24. März 1961 B	22. Juni 1961
Irak	12. Januar 1981 B	12. April 1981
Island	6. Februar 1967	7. Mai 1967
Italien	6. Dezember 1960	6. März 1961
Kamerun	23. Juli 1969 B	21. Oktober 1969
Kenia	15. Januar 1997 B	15. April 1997
Kirgisistan	28. Februar 2000 B	28. Mai 2000
Kongo (Brazzaville)	3. Mai 1982 B	1. August 1982
Kroatien	5. Oktober 1993 B	3. Januar 1994
Kuba	20. Juni 1961	18. September 1961
Kuwait*	27. November 1979 B	25. Februar 1980
Laos	4. Juni 1956 B	2. September 1956
Libanon	11. April 1969 B	10. Juli 1969

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)	In-Kraft-Treten
Libyen	5. März 1973 B	4. Juni 1973
Luxemburg	16. Dezember 1975 B	15. März 1976
Madagaskar	9. Januar 1979 B	9. April 1979
Malediven	5. September 1995 B	4. Dezember 1995
Mali	28. Dezember 1961 B	28. März 1962
Marokko	13. Dezember 1993 B	13. März 1994
Mauretanien	23. Juli 1962 B	21. Oktober 1962
Mauritius	17. April 1991 B	16. Juli 1991
Mazedonien	30. August 1994 N	17. September 1991
Mexiko*	5. April 1950	17. September 1953
Monaco	14. Dezember 1994 B	14. März 1995
Niederlande*	1. September 1959	30. November 1959
Aruba	31. März 1988 B	29. Juni 1988
Niederländische Antillen	31. März 1988 B	29. Juni 1988
Niger	27. Dezember 1962 B	27. März 1963
Nigeria	10. Mai 2002 B	8. August 2002
Norwegen	5. März 1954	3. Juni 1954
Oman	19. März 1992 B	17. Juni 1992
Pakistan	19. Juni 1953	17. September 1953
Panama	26. Oktober 1998 B	24. Januar 1999
Paraguay	26. September 1969 B	25. Dezember 1969
Philippinen	22. Februar 1978 B	23. Mai 1978
Portugal	12. Dezember 1985	12. März 1986
Ruanda	17. Mai 1971 B	15. August 1971
Rumänien	26. Oktober 1994 B	24. Januar 1995
Schweden*	16. November 1955	14. Februar 1956
Schweiz	3. Oktober 1960	1. Januar 1961
Senegal	20. Dezember 1995 B	19. März 1996
Serbien und Montenegro	6. September 2001 N	27. April 1992
Seychellen	16. Januar 1979 B	16. April 1979
Simbabwe	6. Februar 1987 B	7. Mai 1987
Slowenien	9. April 1997 B	8. Juli 1997
Sri Lanka	24. Januar 1994 B	24. April 1994
Südafrika	21. September 1998 B	20. Dezember 1998
Suriname	27. März 2003 B	25. Juni 2003
Tadschikistan	20. März 1996 B	18. Juni 1996
Thailand	10. Oktober 1967 B	8. Januar 1968
Togo	2. Juli 1980 B	30. September 1980
Tschad	14. Februar 1974 B	15. Mai 1974
Tschechische Republik	24. August 1998 B	22. November 1998
Tunesien	4. Mai 1966 B	2. August 1966
Turkmenistan	16. September 1993 B	15. Dezember 1993
Ungarn	21. Mai 1993 B	19. August 1993
Uruguay	21. August 1985 B	19. November 1985

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B) Nachfolgeerklärung (N)	In-Kraft-Treten		
Usbekistan	8. Mai	1997 B	6. August	1997
Vereinigte Staaten**	6. September	1949	17. September	1953
Vietnam	18. Juni	1997 B	16. September	1997
Zentralafrikanische Republik	2. Juni	1969 B	31. August	1969

\* Vorbehalte und Erklärungen.

\*\* Einwendungen.

Die Vorbehalte, Erklärungen und Einwendungen werden in der AS nicht veröffentlicht. Die englischen Texte können auf der Internet-Seite der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation: [http://www.icao.int/cgi/goto\\_m.pl?icao/en/leb/treaty.htm](http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/leb/treaty.htm) eingesehen oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

<sup>a</sup> Vom 12. März 1986 bis zum 19. Dez. 1999 war das Übereink. auf Grund einer Ausdehnungserklärung Portugals in Macau anwendbar. Seit dem 20. Dez. 1999 bildet Macau eine besondere Verwaltungsregion (SAR) der Volksrepublik China. Auf Grund der chinesischen Erklärung vom 9. Dez. 1999 ist das Übereink. seit dem 20. Dez. 1999 auch in der SAR Macau anwendbar.

