

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (78)646

Vol. 1978/0251

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(78) 646 endg.

20.12.1978

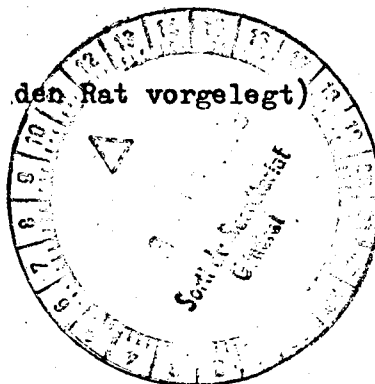
EMPFEHLUNG FÜR EINEN BESCHLUSS DES RATES

ZUR ERMÄCHTIGUNG DER KOMMISSION ZUR AUSHANDLUNG

DER IN ANHANG 9 ZUR KONVENTION ÜBER DIE INTERNA-

TIONALE ZIVILLUFTFAHRT ENTHALTENEN ZOLLBESTIMMUNGEN

(Von der Kommission an den Rat vorgelegt)



KOM(78) 646 endg.

Begründung

Einleitung

Anhang 9 der Konvention über die internationale Zivilluftfahrt (Konvention vom 7. Dezember 1944, Chikago) enthält eine Reihe von sog. "Erleichterungsbestimmungen", d.h. Normen und empfohlene Praktiken, die auf der Grundlage von Art. 37 dieser Konvention erarbeitet wurden (Anhang I).

Diese Normen und empfohlenen Praktiken betreffen zum großen Teil die Zollförmlichkeiten und sonstigen Maßnahmen, die für Flugzeuge im internationalen Flugverkehr sowie für die Personen und Güter, die sie befördern, gelten.

Mit Rücksicht auf die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs, auf die betriebstechnische Entwicklung bei den Fluggesellschaften und auf die Einführung neuer Kontrolltechniken bei der Zollabfertigung werden diese Bestimmungen regelmäßig auf den Sitzungen der Abteilung Erleichterung (FAL) der internationalen Organisation für die Zivilluftfahrt überprüft.

Die Kommission wurde davon unterrichtet, daß die Abteilung Erleichterung im Laufe des 1. Halbjahres 1979 eine Sitzung zum Zweck einer solchen Prüfung abhalten wird. Da das angestrebte Ziel eine laufende Verbesserung der auf internationaler Ebene vereinbarten Bestimmungen mit Blick auf eine zunehmende Vereinfachung des Luftverkehrs ist, bedeutet das im Grunde genommen, daß über die geltenden Bestimmungen neu verhandelt werden muß.

Tragweite der vorgesehenen Verhandlungen

Der von der Abteilung Erleichterung aufgestellten Tagesordnung (Anhang II) ist zu entnehmen, daß sämtliche Bestimmungen des Anhangs 9 der Konvention von Chicago zur Debatte stehen, d.h. sämtliche für den internationalen Luftverkehr geltenden Zollförmlichkeiten und sonstigen Maßnahmen.

Obwohl sich die genaue Tragweite der Beratungen über dieses Thema z.Zt. schwerlich genau ermessen läßt (alle Vertragspartner sind aufgefordert, gegebenenfalls zur Tagesordnung Stellung zu nehmen), steht bereits jetzt fest, daß es dabei um Bereiche geht, welche die Gemeinschaft als solche interessieren und in ihre Zuständigkeit gehören. Das gilt namentlich für die Überprüfung der Bestimmungen des Kapitels 4 von Anhang 9 der Konvention, betreffend die Zollabfertigung von Waren (empfohlene Praktiken 4.4, 4.5, 4.6, 4.15, 4.17 und 4.23), die vorübergehende Verwendung (empfohlene Praktiken 4.27.1, 4.28, 4.32) und die Zollbefreiungen (empfohlene Praktiken 4.21.1, 4.39, 4.41, 4.42 und 4.48).

Notwendigkeit eines gemeinschaftlichen Vorgehens bei diesen Verhandlungen

Wie bereits erwähnt, dient die Sitzung der Abteilung Erleichterung dem Zweck, die internationalen Vorschriften der heutigen Situation des internationalen Luftverkehrs anzupassen. Was die Zollvorschriften betrifft, soll diese Anpassung in Form einer Änderung der Tragweite der Bestimmungen von Kapitel 4 des Anhangs 9 zur Konvention von Chicago erfolgen, den alle Mitgliedstaaten der EWG unterzeichnet haben, aber nicht alle in gleicher Weise anwenden. (Einige von ihnen haben sich empfohlene Praktiken zu eigen gemacht, die andere bisher noch ablehnen.)

Daher ist es notwendig, daß die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft als solche an den vorgesehenen Verhandlungen teilnehmen kann, um ihre im Vertrag verankerten Befugnisse im Zollwesen wahrzunehmen.

Außerdem sollte bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen werden, daß die Zollbestimmungen der Konvention von Chicago selbst infolge der Errichtung der Zollunion nur auf die Beziehungen zwischen der Gemeinschaft als solches und den Drittländern anwendbar sind. Das gilt z.B. für Artikel 24 b der Konvention, der eine Zollbefreiung für Ersatzteile und Geräte vorsieht, die in das Gebiet eines Signatarstaates eingeführt werden, um in ein im internationalen Luftverkehr eingesetztes Luftfahrzeug eines anderen Signatarstaates eingebaut oder darin verwendet zu werden. Eine derartige Bestimmung findet offenbar keine Anwendung bezüglich der Ersatzteile und Materialien aus Drittländern, die von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat importiert werden, um in ein Luftfahrzeug der EG eingebaut oder darin verwendet zu werden. Tatsächlich können die Mitgliedstaaten hinsichtlich der Ersatzteile und Materialien aus Drittländern,

die für diese Zwecke bestimmt sind, nur noch die Massnahmen der Zollaussetzungen des GZT anwenden, die auf diesem Gebiet jedes Jahr vom Rat beschlossen werden. Der Artikel 24 b) der Konvention von Chicago betrifft demzufolge nur noch in Drittländern registrierte Luftfahrzeuge, die Zwischenlandung in der Gemeinschaft machen.

Die durch die Zollunion der EWG bedingte besondere Situation sollte im Verlauf der Verhandlungen deutlich gemacht werden, damit alle Teilnehmer einsehen, daß zumindest in Bezug auf die Zollbestimmungen eine Einbeziehung der Gemeinschaft in die Konvention von Chicago und deren Anhang 9 notwendig geworden ist.

Basis des gemeinsamen Vorgehens

Aus den Zollbestimmungen des Anhangs 9 der Konvention von Chicago, namentlich aus denjenigen des Kapitels 4, geht hervor, daß sie zum größten Teil unmittelbar mit der Anwendung des gemeinsamen Zollltarifs und mit dem Funktionieren der Zollunion ganz allgemein zusammenhängen. Somit diese Bestimmungen internationaler nur ausgehandelt werden müssen, sind die aus diesen Verhandlungen hervorgehenden Vereinbarungen als Zoll- und Handelsabkommen im Sinne von Art. 113 des Vertrags anzusehen. Gemäß Art. 113 ist jedoch nur die Gemeinschaft befugt, solche Abkommen auszuhandeln und abzuschließen.

Sind solche Abkommen mit dritten Ländern auszuhandeln, so legt die Kommission gemäß Art. 113, Abs. 3 dem Rat Empfehlungen vor, worauf dieser sie zur Einleitung der erforderlichen Verhandlungen ermächtigt.

Schlußfolgerung

Die Kommission empfiehlt daher dem Rat, sie gemäß Art. 113 des EWG-Vertrags zu ermächtigen, über die Änderung der in Art. 9 der Konvention über die internationale Zivilluftfahrt enthaltenen Zollbestimmungen zu verhandeln.

Die Verhandlungen sind mit folgender Zielsetzung zu führen:

- Bei der Änderung der derzeitigen Bestimmungen des Anhangs 9 der Konvention sollte die sich aus der Zollunion des EWGs ergebende besondere Situation berücksichtigt werden.
- Mit Rücksicht auf die Zuständigkeit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft in Zollfragen sollten auf der Ebene der Organisation der internationalen Zivilluftfahrt die erforderlichen Schritte für einen Beitritt der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zur Konvention von Chicago einschließlich des Anhangs 9 unternommen werden.

Der Rat kann genauere Verhandlungsrichtlinien aufstellen, sobald die Vorschläge der Abteilung Erleichterung der Organisation der internationalen Zivilluftfahrt im einzelnen bekannt werden.

Empfehlung
für einen Beschluss des Rates
zur Ermächtigung der Kommission
zur Aushandlung der in An-
hang 9 zur Konvention über die internationale
Zivilluftfahrt enthaltenen Zollbestimmungen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN,
gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschafts-
gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 113,

auf Empfehlung der Kommission,
in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Abschluß eines Abkommens zur Änderung der in Anhang 9 der Kon-
vention über die internationale Zivilluftfahrt enthaltenen Zollbe-
stimmungen ist geeignet, den Luftfrachtverkehr zu erleichtern und zu fördern;
"dass es für die Gemeinschaft wünschenswert ist, ein derartiges Ziel zu erreichen".

Der Abschluß eines solchen Abkommens steht in direktem Zusammenhang
mit der Erhebung der Zölle des gemeinsamen Zolltarifs,
der Abschöpfungen und der übrigen im Rahmen der Landwirt-
schaftspolitik der Gemeinschaft vorgesehenen Abgaben. Dabei ist den
besonderen Erfordernissen der Zollunion Rechnung zu tragen. Daher sollte
die Gemeinschaft dieses Abkommen aushandeln -

BESCHLIESST :

Einzigster Artikel

Die Kommission wird ermächtigt, im Rahmen der Abteilung Er-
leichterung der Organisation der internationalen Zivilluftfahrt
Verhandlungen im Hinblick auf die Änderung der in Anhang 9 der
Konvention über die internationale Zivilluftfahrt enthaltenen Zoll-
bestimmungen zu führen.

Die Kommission führt diese Verhandlungen nach Maßgabe der
im Anhang enthaltenen allgemeinen Richtlinien und im Benehmen
mit dem besonderen Ausschuss nach Artikel 113 des Vertrages.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG

Allgemeine Verhandlungsrichtlinien

Die Kommission hat die Verhandlungen über die in Anhang 9 der Konvention über die internationale Zivilluftfahrt enthaltenen Zollbestimmungen mit folgender Zielsetzung zu führen :

- Sie soll erreichen, dass die Änderungen der derzeitigen Bestimmungen des Anhangs 9 der besonderen Situation der Zollunion der EWG Rechnung tragen;
- Sie soll die erforderlichen Schritte für die Vorbereitung der Rechtsgrundlagen unternehmen, damit die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft der Konvention von Chicago und deren Anhang 9 beitreten und dann sie die ihr aufgrund des Vertrages zukommende Zuständigkeit ausüben kann.

Genauere Verhandlungsrichtlinien könnten festgelegt werden, sobald nähere Einzelheiten über die derzeitigen Vorschläge der Abteilung Erleichterung der ICAO vorliegen.

INTERNATIONALE NORMEN UND EMPFOHLENE PRAKTIKEN

E R L E I C H T E R U N G

ANHANG 9

ZUR KONVENTION ÜBER DIE INTER-
NATIONALE ZIVILLUFTFAHRT

SIEBTE AUSGABE - APRIL 1974

Die vorliegende Ausgabe enthält alle vom Rat vor dem 8. Dezember 1973 verabschiedeten Änderungen. Sie setzt die früheren Ausgaben des Anhangs 9 mit Wirkung vom 15. Juli 1974 außer Kraft und tritt an ihre Stelle.

VORWORT

Chronologie

Normen und empfohlene Praktiken zum Zweck der Erleichterung wurden erstmals vom Rat am 25. März 1949 gemäß den Bestimmungen des Art. 37 der Konvention über die internationale Zivilluftfahrt (Chicago 1944) als Anhang 9 zur Konvention verabschiedet. Sie fußten auf den von der Abteilung Erleichterung auf ihrer ersten und zweiten Sitzung (Montreal, Februar 1946 und Genf, Juni 1948) ausgearbeiteten Empfehlungen und traten am 1. September 1949 in Kraft. Sie wurden jeweils im Anschluß an die weiteren Sitzungen der Abteilung erweitert und überarbeitet (dritte Sitzung: Buenos Aires, Dezember 1951; 4. Sitzung: Manila, Oktober 1955; 5. Sitzung: Rom, Dezember 1959, 6. Sitzung: Mexiko, März-April 1968; 7. Sitzung: Montreal, Mai 1968). Aufgrund der Empfehlungen der Abteilung im Hinblick auf eine Änderung des Anhangs 9 und gemäß den diesbezüglichen Entscheidungen des Rates trat die 2. Ausgabe am 1. März 1953 in Kraft, die dritte Ausgabe am 1. November 1956, die 4. Ausgabe am 1. November 1960, die 5. Ausgabe am 1. April 1964 und die 6. Ausgabe am 1. April 1969.

Siebte Ausgabe. - Die in der vorliegenden Ausgabe enthaltenen Bestimmungen gehen im wesentlichen auf die Empfehlungen der Abteilung Erleichterung auf ihrer 8. Sitzung (Dubrovnik, März 1973) zurück, die zu einer völligen Erneuerung des Anhangs 9 geführt haben. Diese 7. Ausgabe des Anhangs trat am 15. April 1974 in Kraft und ist seit dem 15. Juli 1974 anwendbar.

Die Normen und empfohlenen Praktiken zum Zweck der Erleichterung basieren auf den Bestimmungen des Artikels 37 der Konvention, demzufolge "die Organisation der internationalen Zivilluftfahrt bei Bedarf die Normen, empfohlenen Praktiken und internationalen Verfahren bezüglich der Zoll- und Einwanderungsformalitäten.... und, gegebenenfalls aller anderen Fragen, welche die Sicherheit, die Regelmäßigkeit und die Effizienz der Luftfahrt betreffen," verabschiedet und ändert. Die Anwendung der Normen und empfohlenen Praktiken zum Zweck der Erleichterung durch die einzelnen Staaten ist in Art. 22 der Konvention geregelt, demzufolge jeder Signatarstaat bereit ist, "durch den Erlass von besonderen Verordnungen oder auf irgend eine andere Weise alle in seiner Macht stehenden Maßnahmen zu treffen, um den Luftverkehr zwischen den Gebieten

der Signatarstaaten zu erleichtern und zu beschleunigen und ein unnötiges Aufhalten der Flugzeuge, Besatzungen, Passagiere und Frachten, namentlich in Anwendung der Gesetze über die Einwanderung, die Gesundheit, den Zoll und die Freigabe zu vermeiden". Ferner heißt es in Artikel 23 der Konvention, daß sich jeder Signatarstaat verpflichtet, "soweit er es für durchführbar hält, Zoll- und Einwanderungsbestimmungen für den internationalen Flugverkehr zu erlassen, die den Praktiken entsprechen, welche möglicherweise aufgrund der vorliegenden Konvention eingeführt oder empfohlen werden könnten". ¹⁾

Außer den in Anhang 9 enthaltenen Normen und empfohlenen Praktiken liegen dem Erleichterungsprogramm der Organisation die Beschlüsse der Versammlung auf ihrer 16. Sitzung, die Erklärung des Rats vom 26. November 1965 über die "Ziele der ICAO auf dem Gebiet der Erleichterung" (Dok. 7891-C/906/2) sowie die B-Empfehlungen der ICAO in Bezug auf die Erleichterung (Rundschreiben 119-AT/31) zugrunde.

Geltungsbereich

Wie aus Kapitel 1, Abschn. B hervorgeht, gelten die vorliegenden Normen und empfohlenen Praktiken für alle Arten von Luftverkehrsbetrieben, es sei denn, sie beziehen sich ausdrücklich nur auf eine dieser Arten.

Zwangsläufig gibt es zwei Kategorien von Normen und empfohlenen Praktiken zum Zweck der Erleichterung, nämlich eine "negative", derzufolge die Staaten z.B. nicht über bestimmte Maximalforderungen in Bezug auf schriftliche Formalitäten, Einschränkungen der Bewegungsfreiheit usw. hinausgehen sollen, und eine "positive", derzufolge die Staaten z.B. den Passagieren, dem Transitverkehr usw. bestimmte Mindest erleichterungen einräumen sollen. Bei allen "negativen" Bestimmungen wird von den Staaten erwartet, daß sie mit ihren Forderungen nach Möglichkeit unter den in den Normen und empfohlenen Praktiken vorgesehenen Maximalforderungen bleiben. Bei allen "positiven" Bestimmungen wird von den Staaten erwartet, daß sie nach Möglichkeit weitergehende Erleichterungen als die in den

Normen und empfohlenen Praktiken vorgesehenen Mindesterleichterungen einräumen.

Verpflichtungen der Vertragsstaaten

Bekanntgabe der Unterschiede. Die Vertragsstaaten werden darauf hingewiesen, daß sie gemäß Art. 38 der Konvention verpflichtet sind, der Organisation alle Unterschiede zwischen ihren nationalen Vorschriften und Praktiken und den im Anhang und seinen etwaigen Änderungen enthaltenen internationalen Normen mitzuteilen. Desgleichen werden die Vertragsstaaten aufgefordert, alle Abweichungen von den empfohlenen Praktiken mitzuteilen, die im Anhang und seinen etwaigen Änderungen enthalten sind. Ferner haben die Vertragsstaaten die Organisation über die Einführung neuer Unterschiede bzw. die Beseitigung bereits mitgeteilter Unterschiede auf dem laufenden zu halten. Unmittelbar nach der Verabschiedung einer Änderung des Anhangs ergeht an die Vertragsstaaten jeweils eine besondere Aufforderung zur Mitteilung von Unterschieden.

-
- 1) Für die Bestimmungen des Anhangs "Erleichterung" sind noch mehrere andere Artikel der Konvention von Belang, was bei der Ausarbeitung des Anhangs berücksichtigt wurde. Die mit der Anwendung der Bestimmungen dieses Anhangs betrauten Personen sollten außer den Artikeln 22 und 23 insbesondere folgende Artikel kennen:

Artikel 10: Landung auf einem Zollflughafen.
Artikel 11: Anwendung der Luftverkehrsordnung.
Artikel 13: Ankunfts- und Abfertigungsvorschriften
Artikel 14: Verhütung der Verbreitung von Krankheiten
Artikel 16: Besichtigung der Luftfahrzeuge
Artikel 24: Zölle
Artikel 29: Borddokumente der Flugzeuge.

Die Staaten werden auch auf die Bestimmungen des Anhangs 15 über die Veröffentlichung der Unterschiede zwischen ihren nationalen Vorschriften und Praktiken und den entsprechenden Normen und empfohlenen Praktiken der ICAO auf dem Weg des Informationsdienstes für den Luftverkehr hingewiesen. Die Einhaltung dieser Bestimmungen in Anhang 15 ist eine zusätzliche Verpflichtung zu den Auflagen, die den Staaten bereits aus Art. 38 der Konvention erwachsen.

Veröffentlichung von Informationen.

Die nach Maßgabe der in diesem Anhang enthaltenen Normen, empfohlenen Praktiken und beschriebenen Verfahren erfolgte Schaffung, Beseitigung oder Änderung von Einrichtungen, Diensten und Verfahren, die den Luftverkehr betreffen, ist entsprechend den Bestimmungen des Art. 15 bekanntzugeben und in Kraft zu setzen.

Übernahme des Wortlauts des Anhangs in die einzelstaatlichen Verordnungen.

In einer EntschlieÙung vom 13. April 1948 hat der Rat die Vertragsstaaten darauf hingewiesen, daß sie zweckmäßigerweise den Wortlaut ihrer Verordnungen möglichst auf den Wortlaut der ICAO-Normen, soweit diese den Charakter von Verordnungen haben, abstimmen, Abweichungen von diesem Wortlaut feststellen und alle die Sicherheit und Regelmäßigkeit der Luftfahrt betreffenden zusätzlichen nationalen Vorschriften bekanntgeben sollten. Soweit wie möglich wurden die Bestimmungen dieses Anhangs so abgefaßt, daß sie sich ohne wesentliche Textänderungen in die einzelstaatlichen Vorschriften einfügen lassen.

Allgemeine Bemerkungen

Die Anhänge setzen sich aus verschiedenen Elementen zusammen, die im Folgenden näher beschrieben werden, die aber nicht unbedingt in allen Anhängen enthalten sein müssen.

1. Bestimmungen, die den eigentlichen Anhang ausmachen:

- a) Normen und empfohlene Praktiken, die vom Rat gemäß den Bestimmungen der Konvention verabschiedet werden und im Sinne des vorliegenden Anhangs folgendermaßen definiert werden:

Norm: Bestimmung, die der Rat gemäß Art. 54, (Abs. L) der Konvention verabschiedet hat, nachdem er erkannt hat, daß ihre einheitliche Anwendung möglich und zur Erleichterung und Verbesserung eines bestimmten Aspekts der internationalen Luftschifffahrt notwendig ist. Fälle von Nichteinhaltung sind dem Rat gemäß Art. 38 von den Staaten mitzuteilen.

Empfohlene Praktik: Bestimmung, die der Rat gemäß Art. 54, (Abs.) der Konvention verabschiedet hat, nachdem er erkannt hat, daß ihre Anwendung generell möglich und zur Erleichterung und Verbesserung eines bestimmten Aspekts der Luftschifffahrt in besonderem Maße wünschenswert ist. Die Signatarstaaten bemühen sich in Anwendung der Bestimmungen der Konvention um ihre Einhaltung.

- b) Anhänge, in denen aus Gründen der Einfachheit Bestimmungen zusammengefaßt wurden, die gleichwohl Teil der vom Rat verabschiedeten Normen und empfohlenen Praktiken sind.
- c) Begriffsbestimmungen der in den Normen und empfohlenen Praktiken verwendeten Ausdrücke, soweit deren Bedeutung nicht allgemein bekannt ist. Die Begriffsbestimmungen gelten nicht als eigenständiges Element, sondern sind Bestandteil der Normen und empfohlenen Praktiken, in denen die entsprechenden Ausdrücke vorkommen, denn der Sinn der Bestimmungen hängt von der Bedeutung dieser Ausdrücke ab.

2. Texte, die lt. Beschluß des Rates in einem Dokument mit den Normen und empfohlenen Praktiken zu veröffentlichen sind.

- a) Vorwort: - Entstehungsgeschichte und Erläuterung der Entscheidungen des Rates unter Hinweis auf die den Vertragsstaaten obliegenden Verpflichtungen in Bezug auf die Anwendung der Normen und empfohlenen Praktiken gemäß den Bestimmungen der Konvention und des Annahmebeschlusses.

- b) Einleitungen und Erläuterungen zu Beginn der einzelnen Teile, Kapitel oder Abschnitte eines Anhangs; sie sollen die Anwendung der Bestimmungen erleichtern.
- c) Anmerkungen: sie sind in den Text eingefügt, wo immer sich konkrete Hinweise oder Angaben zu bestimmten Normen oder empfohlenen Praktiken als notwendig erweisen. Sie sind nicht Bestandteil der Normen und empfohlenen Praktiken.
- d) Zusätzliche Bestimmungen, welche die Normen und empfohlenen Praktiken ergänzen oder Hinweise auf deren Anwendung enthalten.

Gemäß einer Entscheidung des Rates vom 25. Mai 1970 werden die Anhänge zur Konvention über die internationale Zivilluftfahrt auf Französisch, Englisch und Spanisch verabschiedet. Mit derselben Entscheidung werden alle Vertragsstaaten aufgefordert, der Organisation mitzuteilen, für welche dieser drei Fassungen sie sich bei der Anwendung der Bestimmungen im nationalen Bereich und in allen anderen von der Konvention vorgesehenen Fällen entscheiden, wobei sie sich auch für eine in die jeweilige Landessprache übersetzte Fassung entscheiden können.

Typographisch werden die einzelnen Bestimmungen folgendermaßen voneinander unterschieden: die Normen sind normal (Antiqua) die empfohlenen Praktiken kursiv gedruckt, wobei letzteren der Hinweis EMPFOHLENE PRAKTIK vorangeht. Die Anmerkungen sind ebenfalls kursiv gedruckt und durch das Wort Anmerkung gekennzeichnet.

In Bezug auf die französische Fassung sei darauf hingewiesen, daß der obligatorische Charakter der Normen durch die Verwendung des einfachen Futurs zum Ausdruck kommt, während der Begriff der empfohlenen Praktik durch die Formulierung "es wird empfohlen" verdeutlicht wird.

Jeder Hinweis auf eine bestimmte Ziffer des vorliegenden Dokuments bezieht sich auf alle Unterabschnitte der entsprechenden Textpassage.

Kapitel 1 - Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich

A. Begriffsbestimmungen

In den Normen und Empfehlungen für die Verkehrserleichterung haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

Ausladen

Das Absetzen von Fracht, Post, Gepäck oder Bordvorräten aus einem Luftfahrzeug nach einer Landung, ausgenommen Fracht, Post, Gepäck oder Bordvorräte, die auf dem nächsten Abschnitt desselben durchgehenden Fluges weiterbefördert werden.

Aussteigen

Das Verlassen eines gelandeten Luftfahrzeuges durch Besatzung oder Fluggäste, soweit sie ihre Reise nicht auf dem nächsten Abschnitt desselben durchgehenden Fluges fortsetzen.

Behörden

Dienststellen oder Beamte eines Vertragsstaates, die für die Anwendung und Durchsetzung derjenigen Gesetze und Vorschriften dieses Staates verantwortlich sind, die sich in irgendeiner Hinsicht auf die vorliegenden Normen und Empfehlungen beziehen.

Besatzungsmitglied

Eine Person, die vom (Luftfahrzeug-) Halter bestimmt ist, während der Flugzeit Aufgaben in einem Luftfahrzeug zu erfüllen.

Besucher (zeitweiliger)

Jede Person, ohne Unterschied der Rasse, des Geschlechts, der Sprache oder Religion, die aussteigt und in das Gebiet eines Vertragsstaates einreist, in dem sie nicht ständig wohnt, und sich dort nicht länger als drei Monate zu rechtmäßigen, nicht auf Einwanderung gerichteten Zwecken, wie Touristik, Erholung, Sport, Gesundheit, familiäre Gründe, Studium, religiöse Pilgerfahrten oder Geschäfte, aufhält und während ihres Aufenthaltes in dem besuchten Gebiet keiner erwerbsmäßigen Beschäftigung nachgeht.

Revollmächtigter

Eine verantwortliche Person, die einen (Luftfahrzeug-) Halter vertritt und durch ihn oder in seinem Namen ermächtigt ist, alle Formalitäten in Zusammenhang mit Einflug- und Ausflugabfertigung der Luftfahrzeuge des Halters, der Besatzung, der Fluggäste, der Fracht, der Post, des Gepäcks und der Bordvorräte zu erfüllen.

Bodengerät

Gegenstände besonderer Art für die Wartung, Instandsetzung und Versorgung eines Luftfahrzeuges am Boden, einschließlich Prüfgerät und Einrichtungen für die Abfertigung von Fracht und Fluggästen.

Bordvorräte

Waren, einschließlich Verpflegungsvorräte, die zum sofortigen Verbrauch geeignet und für die Verwendung oder den Verkauf an Bord eines Luftfahrzeuges während des Fluges bestimmt sind.

durchgehender Flug

Ein bestimmter Flug, der auf der gesamten Strecke vom Ausgangspunkt über beliebige Zwischenpunkte bis zum Bestimmungsort die gleiche, vom (Luftfahrzeug-) Halter festgelegte Bezeichnung trägt.

Eintragungsstaat

Ein Vertragsstaat, in dessen Luftfahrzeugregister das Luftfahrzeug eingetragen ist.

Ersatzteile

Für Instandsetzung oder Austausch bestimmte Gegenstände zum Einbau in ein Luftfahrzeug, einschließlich Motoren und Propeller.

Flugbesatzungsmitglied

Ein zugelassenes Besatzungsmitglied, dem Aufgaben übertragen worden sind, deren Erfüllung für den Betrieb eines Luftfahrzeuges während der Flugzeit wesentlich sind.

Fluglinienunternehmen

Wie in Artikel 96 des Abkommens festgelegt, jedes Luftverkehrsunternehmen, das eine internationale Fluglinie anbietet oder betreibt.

Fracht

Alle in einem Luftfahrzeug beförderten Güter, ausgenommen Post, Bordvorräte und Gepäck.

Freiflughafen

Ein internationaler Flughafen, auf welchem Besatzung, Fluggäste, Gepäck, Fracht, Post und Bordvorräte - vorausgesetzt, daß sie bis zum Abflug nach einem Ort außerhalb des Hoheitsgebietes in einem festgelegten Bereich verbleiben - aussteigen oder ausgeladen werden, ver-

bleiben, umsteigen oder umgeschlagen werden dürfen, ohne irgendwelchen Zollgebühren oder Zöllen und, besondere Umstände ausgenommen, irgendeiner Kontrolle zu unterliegen.

Freizone

Ein Bereich, in welchem Waren inländischen oder ausländischen Ursprungs zugelassen sind, in Verwahrung gegeben, gelagert, verpackt, ausgestellt, verkauft, weiterbearbeitet oder verarbeitet werden können und aus dem diese Waren nach einem Ort außerhalb des Hoheitsgebietes verbracht werden können, ohne Zöllen oder Inlandverbrauchsteuer oder, besondere Umstände ausgenommen, einer Kontrolle zu unterliegen. Waren inländischen Ursprungs, die in eine Freizone zugelassen wurden, können als ausgeführt angesehen werden.

Gepäck

Persönliche Gegenstände der Fluggäste oder Besatzung, die aufgrund einer Vereinbarung mit dem (Luftfahrzeug-) Halter in einem Luftfahrzeug befördert werden.

internationaler Flughafen

Jeder Flughafen, der von dem Vertragsstaat, in dessen Gebiet er liegt, als Flughafen für Ein- und Ausflug im internationalen Flugverkehr bezeichnet worden ist, und auf dem die Formalitäten in bezug auf Zoll, Einreise, Gesundheitswesen, Tier- und Pflanzenquarantäne u. ä. vorgenommen werden.

Luftfahrzeugausrüstung

Gegenstände, einschließlich Erste-Hilfe- und Lebensrettungsgerät, die für den Gebrauch an Bord eines Luftfahrzeuges während des Fluges bestimmt sind, ausgenommen Bordvorräte und bewegliche Ersatzteile.

verantwortlicher Luftfahrzeugführer

Der für den Betrieb und die Sicherheit eines Luftfahrzeuges während der Flugzeit verantwortliche Luftfahrzeugführer.

(Luftfahrzeug-) Halter

Personen, Personenvereinigungen oder Unternehmen, die ein Luftfahrzeug in Betrieb haben oder zum Betrieb anbieten.

Post

Prieffsendungen und andere Gegenstände, die von Postverwaltungen übergeben worden und zur Auslieferung an solche bestimmt sind.

Sicherheitsausrüstung

Gegenstände besonderer Art, die zum Gebrauch einzeln oder als Teil eines Systems bestimmt sind um gesetzwidrige Eingriffe in die Zivilluftfahrt und deren Einrichtungen zu verhindern oder aufzudecken.

Transitbereich

Ein besonderer, in Verbindung mit einem internationalen Flughafen stehender, von den Behörden genehmigter und unter deren unmittelbarer Aufsicht stehender Bereich für die Aufnahme des Durchgangsverkehrs während eines kurzen Aufenthaltes in dem Vertragsstaat.

Transiteinrichtungen

Von den zuständigen Behörden genehmigte Sondereinrichtungen, die es ermöglichen, daß der Durchgangsverkehr während eines kurzen Aufenthaltes in dem Vertragsstaat unter unmittelbarer Aufsicht dieser Behörden verbleibt.

unbegleitetes Gepäck

Gepäck, das nicht in demselben Luftfahrzeug befördert wird wie die Fluggäste oder die Besatzung, denen es gehört.

Zuladen

Das Unterbringen von Fracht, Post, Gepäck oder Bordvorräten in einem Luftfahrzeug zwecks Beförderung auf einem Fluge, ausgenommen Fracht, Post, Gepäck oder Bordvorräte, die bereits auf einem früheren Abschnitt desselben durchgehenden Fluges eingeladen wurden.

Zusteigen

Das Besteigen eines Luftfahrzeuges zwecks Antritt eines Fluges, ausgenommen durch Besatzung oder Fluggäste, die bereits auf einem früheren Abschnitt desselben durchgehenden Fluges eingestiegen waren.

B. Geltungsbereich

Die folgenden Normen und Empfehlungen gelten für alle Arten des Betriebs von Luftfahrzeugen, es sei denn, eine Bestimmung beziehen sich ausdrücklich auf nur eine Betriebsart, ohne andere Betriebsarten zu erwähnen.

Kapitel 2 - Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen

A. Allgemeines

2.1 Norm

Behördliche Vorschriften und Verfahren für die Abfertigung von Luftfahrzeugen sollen nicht ungünstiger sein als Bestimmungen, die auf andere Verkehrsträger angewandt werden.

2.2 Norm

Vertragsstaaten sollen Bestimmungen erlassen, nach denen Verfahren für die Abfertigung von Luftfahrzeugen so anzuwenden und durchzuführen sind, daß der Vorteil der Geschwindigkeit, der zum Luftverkehr gehört, gewahrt bleibt.

2.3 Norm

Außer den in diesem Kapitel vorgesehenen Formularen sollen die Behörden von den Haltern keine weiteren Dokumente für den Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen verlangen.

Anmerkung: Dieser Absatz beabsichtigt u.a. auch, daß die Standardformulare nicht durch Hinzufügen von nationalen Zeichen verändert werden.

B. Beschreibung, Zweck und Verwendung von Luftfahrzeugpapieren

2.4 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten die Vorlage einer Allgemeinen Erklärung nicht verlangen.

2.4.1 Norm

Ein Vertragsstaat, der weiterhin die Vorlage einer Allgemeinen Erklärung verlangt, soll seine Forderungen auf die in Anlage 1 (Allgemeine Erklärung) angeführten Punkte beschränken und das Formular verwenden, das in dieser Anlage angegeben ist.

2.4.2 Norm

Falls ein Vertragsstaat auf das Fluggastverzeichnis verzichtet und die Allgemeine Erklärung außer zum Zwecke der Beglaubigung nicht mehr verlangt, so erkennt er je nach Wahl des Halters entweder eine Allgemeine Erklärung an oder eine entsprechende vom Bevollmächtigten oder dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer auf einer Seite des Frachtmanifestes unterzeichnete Beglaubigung. Die Beglaubigung auf dem Frachtverzeichnis kann durch Stempel erfolgen. Falls der Halter die Beglaubigung auf dem Frachtverzeichnis wählt und weder Fracht, Iost, Bordvorräte noch Gepäck ein- oder ausgeladen werden, vermerkt er dies auf dem Frachtverzeichnis.

2.4.3 Norm

Vertragsstaaten sollen die Allgemeine Erklärung, wenn diese entweder vom Bevollmächtigten oder vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer unterzeichnet ist, anerkennen. Sie können jedoch, sofern erforderlich, die Unterzeichnung des Teils über die Gesundheitserklärung durch ein Besatzungsmitglied verlangen, falls die Allgemeine Erklärung selbst nicht von einem Besatzungsmitglied unterschrieben worden ist.

2.5 Norm

Falls Vertragsstaaten beim Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen Auskunft über Besatzungsmitglieder verlangen, soll diese auf die Angabe der Zahl an Bord befindlicher Besatzungsmitglieder beschränkt sein; die Zahl soll in der Spalte "Gesamtzahl der Besatzung" der Allgemeinen Erklärung angegeben werden.

2.6 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten nicht die Vorlage eines Fluggastverzeichnisses verlangen.

2.6.1 Empfohlene Praktik

In Vertragsstaaten, in denen kein Namensverzeichnis der Fluggäste verlangt wird, sollten die Behörden nicht mehr auf der Allgemeinen Erklärung verlangen als die Angabe über die Zahl der ein- und aussteigenden Fluggäste sowie die Zahl der Fluggäste, die sich auf demselben Flug im Transit auf dem Flughafen aufhalten.

Anmerkung: Es ist beabsichtigt, jegliche Eintragung über die Fluggäste auf der Allgemeinen Erklärung sobald wie möglich wegfällen zu lassen.

2.6.2 Norm

Verlangt ein Vertragsstaat weiterhin die Vorlage eines Fluggastverzeichnisses anstelle einer Eintragung in der Allgemeinen Erklärung, so soll er seine Forderungen auf die in der Anlage 2 (Fluggastverzeichnis) aufgeführten Punkte beschränken und sich nach dem allgemeinen Charakter dieses Verzeichnisses richten.

2.7 Norm

Verlangt ein Vertragsstaat weiterhin die Vorlage eines Frachtverzeichnisses, so soll er - außer den im Kopf des Frachtverzeichnisses lt. Anlage 3 enthaltenen Auskünften - nicht mehr als folgende 3 Angaben verlangen:

- a) die Nummer des Luftfrachtbriefes;
- b) die Zahl der zu jedem Luftfrachtbrief gehörigen Sendungen; und
- c) die Warenart.

Das Frachtverzeichnis soll anerkannt werden, wenn es auf dem o. o. Formular oder in klarer und verständlicher Form ausge-

stellt ist, die den Erfordernissen der elektronischen Datenverarbeitung entspricht.

Anmerkung: Dieser Absatz bezweckt u. a., daß bei Ankunft für Anmeldung der Luftfracht bei den Behörden, den Haltern folgende, der Zustimmung des jew. Staates unterliegende Möglichkeiten zur Wahl stehen sollen:

- a) Vorlage des Frachtverzeichnisses lt. Anlage 3, wenn von der Beladestation im Ausland aufgestellt, oder
- b) Aufstellung und Vorlage des Frachtverzeichnisses bei der Ankunft aufgrund der tatsächlich gelandeten Sendungen, oder
- c) Vorlage der im Frachtverzeichnis verlangten Auskünfte auf eine andere Weise, wie durch direkte Übertragung in einen Computer, fernschriftliche Übertragung oder durch ein Exemplar des Luftfrachtbriefes pro Sendung.

2.7.1 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten auf die Forderung nach Angabe der Warenart im Frachtverzeichnis verzichten.

2.8 Norm

Vertragsstaaten sollen über das Postformblatt AV 7 hinaus, das durch den Weltpostvertrags von Tokio (1969) vorgeschrieben wird, keine andere schriftliche Posterklärung verlangen. Halter, die Post befördern, sollen den Zollbehörden auf Verlangen ein Exemplar des betreffenden Postformblattes AV 7 zur Prüfung und anschließenden Rückgabe vorlegen, falls die Postbehörden dieses Formblatt nicht schon anderweitig für Zwecke der Zollabfertigung eingereicht haben.

2.9 Norm

Vertragsstaaten sollen keine schriftliche Erklärung über Bordvorräte, die an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben, verlangen. Hinsichtlich der Bordvorräte, die in Luftfahrzeuge eingeladen oder aus Luftfahrzeugen ausgeladen werden, sollen die Vertragsstaaten, die weiterhin eine schriftliche Erklärung über diese Vorräte verlangen, die geforderten Auskünfte auf ein absolutes Mindestmaß beschränken und deren Abfertigung soweit wie möglich vereinfachen.

2.10 Norm

Vertragsstaaten sollen die Vorlage eines Verzeichnisses über die Stückzahl des begleiteten Gepäcks nicht verlangen. Halter, die Gepäck befördern, sollen den Behörden auf Verlangen jede verfügbare Auskunft geben, falls diese nicht durch die Fluggäste bereits anderweitig für die Zollabfertigung abgegeben wurde.

C. Verfahren beim Ausflug

2.11 Norm

Die Vertragsstaaten sollen von dem Bevollmächtigten oder dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer vor Abflug des Luftfahrzeuges die Übergabe von nicht mehr als dem folgenden Papierem an die zuständigen Behörden verlangen:

- a) zwei Ausfertigungen der Allgemeinen Erklärung, sofern eine solche verwendet wird,
- b) zwei Ausfertigungen des Fluggastverzeichnisses, sofern ein solches verwendet wird, mit Angaben über die an Bord gehenden Fluggäste entsprechend ihren Aussteigeorten,
- c) zwei Ausfertigungen des Frachtverzeichnisses, sofern ein solches verwendet wird, mit Angaben über die eingeladene Fracht und das unbegleitete Gepäck entsprechend den Ausladeorten,
- d) zwei Ausfertigungen eines einfachen Bordvorratsverzeichnisses, sofern ein solches verwendet wird, mit Angaben über die eingeladenen Bordvorräte.

2.12 Norm

Wenn das Flugzeug weder Fluggäste an Bord nimmt, noch Fracht, Post, Bordvorräte oder Gepäck eingeladen werden, soll kein anderes Luftfahrzeugformular außer der Allgemeinen Erklärung (aus der diese Tatsache hervorgehen soll) oder dem Frachtverzeichnis verlangt werden, falls die Bestimmung des Absatzes 2.4.2 anwendbar ist.

2.13 Norm

Zur Erleichterung des Abflugs von Luftfahrzeugen sollen die Vertragsstaaten den Haltern die Verwendung von einheitlichen Gepäckgewichten für jedes Gepäckstück oder für das Gesamtgepäck eines jeden Fluggastes auf den entsprechenden Diensten erlauben, sofern die Halter zum Erwerb dieser Genehmigung genügend überzeugende statistische Unterlagen vorgelegt haben.

D. Verfahren beim Einflug

2.14 Die Vertragsstaaten sollen von dem Bevollmächtigten oder dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer bei Ankunft des Luftfahrzeuges die Übergabe von nicht mehr als den folgenden Papieren an die zuständigen Behörden verlangen:

- a) drei Ausfertigungen der Allgemeinen Erklärung, sofern solche verwendet wird,
- b) vier Ausfertigungen des Fluggastverzeichnisses, sofern ein solches verwendet wird, mit Angaben über die von Bord gehenden Fluggäste entsprechend ihren Einsteigeorten,
- c) drei Ausfertigungen des Frachtverzeichnisses, sofern ein solches verwendet wird, mit Angaben über die ausgeladene Fracht und über das unbegleitete Gepäck entsprechend den Einladeorten,

- 2.
- d) zwei Ausfertigungen eines einfachen Bordvorratsverzeichnisses, sofern ein solches verwendet wird, mit Angaben über die ausgeladenen Bordvorräte.

2.15 Norm

Wenn das Flugzeug weder Fluggäste absetzt, noch Fracht, Post, Bordvorräte oder Gepäck ausgeladen werden, soll kein anderes Luftfahrzeugdokument außer der Allgemeinen Erklärung (aus der diese Tatsache hervorgehen soll) oder dem Frachtverzeichnis verlangt werden, falls die Bestimmung des Absatzes 2.4.2. anwendbar ist.

E. Aufeinanderfolgende Landungen auf zwei oder mehreren internationalen Flughäfen desselben Vertragsstaates

2.16 Empfohlene Praktik

Falls Luftfahrzeuge auf zwei oder mehreren internationalen Flughäfen eines Vertragsstaates landen, ohne eine Zwischenlandung in einem anderen Vertragsstaat durchgeführt zu haben, sollte dieser Vertragsstaat für den Ein- und Ausflug keine Formulare verlangen und keine Verfahren anordnen, die sich von den in diesem Kapitel beschriebenen unterscheiden oder darüberhinausgehen.

Anmerkung: Es wird angenommen, daß die Vertragsstaaten es den Luftfahrzeugen in der Regel erlauben, in der Zeit (die im Falle vieler Privatflüge von einiger Dauer sein kann) zwischen dem Abschluß aller Einflugformalitäten und dem Beginn der Ausflugformalitäten auf anderen als internationalen Flughäfen ihres Gebietes zu landen, und daß sie dabei keine der in diesem Kapitel beschriebenen Papiere verlangen oder Verfahren anordnen.

F. Erstellung von Luftfahrzeugpapieren

2.17 Empfohlene Praktik

Die beim Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen geforderten Papiere sollten, wenn sie in englischer, französischer oder spanischer Sprache abgefaßt sind, anerkannt werden. Jeder Vertragsstaat kann eine mündliche oder schriftliche Übersetzung in seine Landessprache verlangen.

2.18 Norm

Es soll nicht verlangt werden, daß die in Kapitel 2 beschriebenen Papiere mit Maschinenschrift ausgefüllt werden. Handgeschriebene Blockbuchstaben mit Tinte oder Tintenstift oder durch elektronische Datenverarbeitungsanlagen hergestellte Dokumente sollen in leserlicher und verständlicher Form in allen Fällen anerkannt werden.

2.19 Norm

Im Zusammenhang mit der Verwendung aller für den Ein- oder Ausflug eines Luftfahrzeuges benötigten Papiere sollen weder Sichtvermerke verlangt, noch Sichtvermerks- oder sonstige Gebühren erhoben werden.

G. Entwesung von Luftfahrzeugen

2.20 Norm

Fordert ein Vertragsstaat eine Entwesung im Interesse der Gesundheit, dann soll diese Forderung als erfüllt angesehen werden, wenn die Räume des Luftfahrzeuges, in denen Insekten von einem Gebiet in ein anderes verschleppt werden können, mit einem Ungezieferbekämpfungsmittel ausgesprüht werden, dessen Stärke, Zusammensetzung und Ausbringungsmethode durch die Weltgesundheitsorganisation empfohlen und das von dem betreffenden Staat anerkannt ist. Dieses Ungezieferbekämpfungsmittel muß wie folgt wirksam ausgebracht werden:

- a) in den Führerraum und diejenigen Räume des Luftfahrzeuges, die - wenn es sich bewegt - nicht zugänglich sind, so kurz wie möglich vor dem letzten Abflug des Luftfahrzeuges zum Einflug in den Vertragsstaat und frühzeitig genug, um eine Verspätung dieses Abfluges zu vermeiden; und
- b) in diejenigen Räume des Luftfahrzeuges, die - wenn es sich bewegt - zugänglich sind, nach dem letzten Abflug des Luftfahrzeuges vor dem Einflug in den Vertragsstaat, entweder
 - i) durch Aussprühen eines Aerosols oder durch ein gleichwertiges Verfahren, während das Luftfahrzeug vom Vorfeld zum Start auf die Startbahn rollt, oder
 - ii) falls das Luftfahrzeug entsprechend ausgerüstet ist, durch ein selbsttätiges Ausbringen von Dämpfen, während das Luftfahrzeug fliegt, jedoch so früh wie möglich und spätestens 30 Minuten vor der ersten Landung, oder
 - iii) durch andere ebenso wirksame Mittel.

2.21 Empfohlene Praktik

Wenn eine Entwesung im Interesse der Gesundheit gemäß 2.20 vorschriftsmäßig durchgeführt und dies in die Allgemeine Erklärung eingetragen wurde, dann sollte sie von allen Vertragsstaaten als Nachweis einer wirkungsvoll durchgeführten Entwesung zur Verhinderung der Ausbreitung aller Insekten anerkannt werden, die Krankheiten des Menschen übertragen und gegen die das Vertilgungsmittel wirksam ist.

- 2.22 Wenn eine Entwesung im Interesse der Gesundheit gemäß 2.20 vorschriftsmäßig durchgeführt wurde, soll den Fluggästen und der Besatzung bei der Ankunft gestattet werden, das Luftfahrzeug unverzüglich zu verlassen, außer unter besonderen Umständen.

2.23 Empfohlene Praktik

Die Vertragsstaaten sollten sicherstellen, daß alle mit der Entwesung während des Fluges beauftragten Personen ausreichend über die Art und Weise unterrichtet werden, in der diese Entwesung wirksam durchzuführen ist.

2.24 Empfohlene Praktik

Es sollte nicht gefordert werden, daß die Entwesung eines auf dem Durchflug befindlichen Luftfahrzeuges zur Vertilgung von menschliche Krankheiten übertragenden Insekten, gegen welche das verwendete Ungeziefervertilgungsmittel wirksam ist, wiederholt wird; es sei denn, lebende, menschliche Krankheiten übertragende Insekten wurden an Bord des Luftfahrzeuges gefunden, oder das Luftfahrzeug befindet sich auf einem direkten Flug von einem Infektionsgebiet einer durch Insekten übertragenen menschlichen Krankheit nach einem für diese Krankheit empfänglichen Gebiet.

2.25 Empfohlene Praktik

Fordert ein Vertragsstaat die Entwesung eines Luftfahrzeuges im Interesse der Landwirtschaft oder der Lebensmittelkonservierung halber, dann sollte nur eine einzige Behandlung vorgenommen werden, die auch den Anforderungen des öffentlichen Gesundheitswesens entspricht.

2.26 Fordert ein Vertragsstaat die Entwesung oder sonstige Schutzmaßnahmen zum Zwecke der Tier- und Pflanzenquarantäne, sollte dieser Staat Schritte ergreifen, um diese Maßnahmen mit anderen Abfertigungsverfahren abzustimmen, wenn dies die Abfertigung des Luftfahrzeuges und der von ihm beförderten Ladungen beschleunigt, sofern die Sicherheit des Luftfahrzeuges und die Wirksamkeit der Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden.

2.27 Norm

Die Vertragsstaaten sollen sicherstellen, daß ihre Entwesungsverfahren oder jede andere Schutzmaßnahme der Gesundheit der Fluggäste und der Besatzung nicht abträglich sind und sie so wenig wie möglich behelligen.

2.28 Norm

Die Vertragsstaaten sollen sicherstellen, daß Ungeziefervertilgungsmittel oder andere für das öffentliche Gesundheitswesen, die Landwirtschaft oder die Lebensmittelkonservierung notwendigen Mittel nicht entzündbar sind und sich auf die Bestandteile des Luftfahrzeuges und seine Betriebseinrichtungen nicht schädlich auswirken.

2.29 Norm

Die Vertragsstaaten sollen genau die Arten von Tieren und Tierprodukten bezeichnen, deren Transport auf dem Luftwege eine Desinfizierung des Luftfahrzeuges erforderlich macht,

und in den Fällen, in denen solche Tiere oder Tierprodukte in zugelassenen Behältern transportiert werden, normalerweise auf die Desinfizierung des Luftfahrzeuges verzichten.

Wenn eine Desinfizierung des Luftfahrzeuges erforderlich ist, sind folgende Bestimmungen anzuwenden:

- a) Die Desinfizierung beschränkt sich lediglich auf den Behälter oder das Abteil des Luftfahrzeuges in dem der Transport erfolgt ist;
- b) die Desinfizierung wird schnell durchgeführt;
- c) entzündbare chemische Verbindungen oder Lösungen, die auf die Bestandteile des Luftfahrzeuges eine schädliche Auswirkung haben könnten, z. B. durch Korrosion usw., sollen nicht verwendet werden.

H. Vorkehrungen für internationale Flüge außer dem internationalen Linienverkehr

2.30 Norm

Falls Luftfahrzeuge, die in einem anderen Vertragsstaat eingetragen und nicht im planmäßigen internationalen Luftverkehr eingesetzt sind, das Gebiet eines Vertragsstaates ohne Zwischenlandung überfliegen oder in seinem Gebiet eine nichtgewerbliche Zwischenlandung vornehmen, soll dieser Vertragsstaat für die Voranmeldung dieser Flüge keinen früheren Zeitpunkt vorschreiben, als notwendig ist, um die Forderungen der Flugverkehrskontrolle und der zuständigen Behörden zu erfüllen.

2.30.1 Norm

Die Vertragsstaaten sollen von den zuständigen Behörden jedes anderen Vertragsstaates die in einem Flugplan enthaltenen Angaben als Voranmeldung der Ankunft der in Absatz 2.30 genannten einfliegenden Luftfahrzeuge anerkennen, vorausgesetzt, daß solche Angaben mindestens 2 Stunden vor der Ankunft eingehen und daß die Landung auf einem vorher bestimmten internationalen Flughafen stattfindet. Die Verantwortung für die Benachrichtigung der zuständigen Kontrollbehörde, sowohl bei der Ankunft als auch beim Abflug eingetragener Luftfahrzeuge anderer Vertragsstaaten, soll bei der zuständigen Behörde des betreffenden Staates liegen.

Anmerkung: Beschreibung von Flugplänen ist im Anhang 2 zum Abkommen von Chicago "Luftverkehrsregeln" enthalten.

2.30.2 Norm

Jeder Vertragsstaat, der aus Gründen der Flugsicherheit außer der Abgabe eines Flugplanes für die in Absatz 2.30 genannten Flüge auch eine Sondergenehmigung fordert, soll die Anträge für eine derartige Genehmigung nicht eher als

drei Arbeitstage vor der beabsichtigten Ankunft des Luftfahrzeuges im Gebiet des betreffenden Vertragsstaates bzw. vor dem beabsichtigten Überflug über das Gebiet dieses Staates verlangen.

2.30.3 Norm

Die Vertragsstaaten, die eine Voranmeldung einer beabsichtigten Landung eines Luftfahrzeuges in ihrem Gebiet verlangen, sollen eine einzige Dienststelle bestimmen, über die derartige Meldungen geleitet werden können.

2.30.4 Die Vertragsstaaten, die eine Voranmeldung einer beabsichtigten Landung eines Luftfahrzeuges in ihrem Gebiet verlangen, sollen den Umfang der in solchen Meldungen verlangten Auskünfte auf den in den Flugplänen übermittelten Inhalt beschränken.

2.31 Empfohlene Praktik

Die Vertragsstaaten sollten Vorkehrungen treffen, eine Behörde zu ermächtigen, im Auftrage aller anderen betroffenen staatlichen Dienststellen die Abfertigung von kleineren Flugzeugen und deren Ladung auf Flughäfen, die nur bei gelegentlichen internationalen Flügen benutzt werden, durchzuführen.

Anmerkung: Einige Vertragsstaaten haben schon örtliche Polizeidienststellen oder andere Behörden auf oder in der Nähe von bestimmten Flughäfen ermächtigt, alle zur Abfertigung erforderlichen Maßnahmen durchzuführen, wodurch dem betreffenden Staat die Möglichkeit gegeben ist, vielen der kleineren Flugzeuge, die direkt aus dem Ausland einfliegen, Landung und Abflug auf solchen Flughäfen zu genehmigen, wo normale Abfertigungseinrichtungen nicht bestehen, vorausgesetzt, daß keine zollpflichtige Ware bei Ankunft abgeladen wird oder vor Abflug an Bord genommen werden soll.

2.32 Norm

Wenn ein Vertragsstaat die Aufnahme oder das Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post durch Luftfahrzeuge, die zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder Miete im nicht-planmäßigen internationalen Luftverkehr eingesetzt sind, von seiner besonderen Genehmigung abhängig macht, soll er nicht verlangen, daß diese Sondergenehmigung auf diplomatischem Wege eingeholt werden muß. Der Vertragsstaat soll

- a) Verfahren festlegen, die eine schnelle Bearbeitung derartiger Anträge gewährleisten;
- b) derartige Genehmigungen - wenn möglich - für eine bestimmte Zeitdauer oder Anzahl von Flügen erteilen, und
- c) für die Erteilung derartiger Genehmigungen keine Gebühren, Abgaben oder sonstigen Kosten erheben.

2.32.1 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten in den im Absatz 2.32 angeführten Anträgen nicht mehr als die folgenden Angaben verlangen:

- i) Name des Halters;
- ii) Luftfahrzeugtyp und Eintragungszeichen;
- iii) Tag und Zeit der Ankunft auf und des Abfluges von dem betreffenden Flughafen;
- iv) der Ort oder die Orte im Ausland, an denen Fluggäste und/oder Fracht aufgenommen und ggfs. abgesetzt werden;
- v) Flugzweck und Anzahl der Fluggäste und/oder Art und Menge der Fracht;
- vi) ggfs. Name, Anschrift und Geschäft des Charterers.

Anmerkung: Diese Bestimmung bezweckt die unverzügliche Bearbeitung der im voraus auf der Grundlage der oben genannten Standardangaben gestellten Anträge auf Erteilung der Sondergenehmigung. Als Beispiel zur Erläuterung dieser Bestimmung könnte ein Staat, der im voraus gestellte Anträge verlangt, vorsehen, daß die Anträge, falls sie alle die oben genannten Standardangaben enthalten, der zuständigen Dienststelle nicht eher als zwei volle Arbeitstage vor der beabsichtigten Landung des Luftfahrzeuges im Hoheitsgebiet dieses Staates vorzuliegen brauchen.

2.33 Norm

Vertragsstaaten sollen ihre Vorschriften über die in 2.30 und 2.31 erwähnten Voranmeldungen veröffentlichen und der ICAO bekanntgeben.

2.34 Norm

Ein Luftfahrzeug, das nicht im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr eingesetzt ist und das einen Flug nach oder über irgendeinen vorher bestimmten Flughafen eines Vertragsstaates durchführt, und das gemäß Artikel 24 des Abkommens vorübergehend zollfrei gelassen wird, ist berechtigt, sich innerhalb dieses Staates für eine von diesem Staat festzusetzende Zeit aufzuhalten, ohne daß eine Sicherheitsleistung für den Zoll auf das Flugzeug verlangt wird.

Kapitel 3 - Ein - und Ausreise von Personen

A. Allgemeines

3.1 Norm

Vorschriften und Verfahren für Personen, die auf dem Luftwege reisen, sollen nicht ungünstiger sein, als jene, die für Benutzer anderer Verkehrsmittel gelten.

3.2 Norm

Vertragsstaaten sollen Bestimmungen erlassen, nach denen Verfahren für die Abfertigung von Fluggästen so anzuwenden und durchzuführen sind, daß der Vorteil der Geschwindigkeit, der zum Luftverkehr gehört, gewahrt bleibt.

3.3 Norm

Außer den in diesem Kapitel vorgesehenen Formularen sollen Vertragsstaaten von zeitweiligen Besuchern keine weiteren Dokumente für die Einreise nach und Ausreise aus ihrem Gebiet verlangen.

B. Vorschriften und Verfahren für die Einreise

I. Fluggast-Identitätsdokumente

3.4 Norm

Vertragsstaaten sollen von Besuchern, die auf dem Luftwege reisen, kein anderes Identitätsdokument als einen gültigen laß verlangen.

Anmerkung: Es ist nicht die Absicht dieser Norm, Vertragsstaaten, die liberaler sein wollen, davon abzuhalten, amtliche Identitätsdokumente wie z. B. abgelaufene Pässe, nationale Personalausweise, Seefahrerausweise, Aufenthaltsgenehmigungen für Ausländer und Besatzungsmitgliedsausweise anstatt eines gültigen Passes anzuerkennen.

3.5 Norm

Vertragsstaaten sollen alle durchführbaren Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß Pässe so schnell wie möglich nach Eingang des Antrages ausgestellt werden.

3.5.1 Empfohlene Praktik

Um die Maßnahmen unter 3.5 durchführen zu können, sollten die Vertragsstaaten, wenn erforderlich, ihre Einrichtungen zur Ausstellung von Pässen dezentralisieren und auf die Forderung nach Vorlage eines Führungszeugnisses, eines schriftl. Beweises der finanziellen Lage und ähnlicher Dokumente, außer in besonderen Fällen, verzichten.

3.5.2 Empfohlene Praktik

Die Vertragsstaaten sollten Pässe mit einer anfänglichen Gültigkeitsdauer von wenigstens fünf Jahren ausstellen, die für eine unbeschränkte Zahl von Reisen und für alle Länder, außer in besonderen Fällen, gültig sind.

3.5.3 Empfohlene Praktik

Die Vertragsstaaten sollten einfache Verfahren zur Erneuerung oder zum Ersatz von Pässen einführen und die gleiche Gültigkeitsdauer für den neuen oder erneuerten Paß wie bei der Erstaussstellung vorsehen.

3.5.4 Empfohlene Praktik

Wenn für die Ausstellung oder Erneuerung eines Passes eine Gebühr erhoben wird, sollte der Betrag nicht die Ausstellungskosten überschreiten.

3.5.5 Empfohlene Praktik

Ein Vertragsstaat sollte für Kinder unter 16 Jahren, die in Begleitung eines Elternteiles oder des gesetzlichen Vormundes in sein Gebiet einreisen, keinen gesonderten Paß verlangen, vorausgesetzt, daß Einzelheiten über das Kind im Paß des begleitenden Erwachsenen verzeichnet sind.

3.6 Norm

Falls ein zeitweiliger Besucher einen gültigen Paß besitzt und keinen Sichtvermerk benötigt (s. 3.7. unten) sollen die Vertragsstaaten nicht verlangen, daß er vor Beginn seines Fluges ein anderes Identitätsdokument, wie z. B. eine Besucherkarte, von ihren Konsulaten oder von den Haltern beschafft.

Anmerkung: Diese Norm beabsichtigt, die betreffenden zeitweiligen Besucher bei Ankunft hereinzulassen, ohne daß sie irgendein anderes Dokument vorweisen müssen außer - falls sie verlangt werden - einer Aussteigekarte (s. 3.10 unten) und einer Impfbescheinigung (s. 3.11 unten). Die Vertragsstaaten sollten nicht davon abgehalten werden, falls sie dies zu tun wünschen, Ausländern ohne Paß eine Besucherkarte auszustellen, die diese berechtigen, in die Gebiete dieser Vertragsstaaten einzureisen.

3.6.1 Norm

Ein Vertragsstaat, der Besucherkarten für Ausländer ausstellt, die von einem anderen Vertragsstaat einfliegen, soll für deren Ausgabe auf allen seinen internationalen Flughäfen sorgen.

II. Sichtvermerke

3.7 Empfohlene Praktik

Die Vertragsstaaten sollten die Abschaffung der Einreise-sichtvermerke für Besucher durch bilaterale Abmachungen oder einseitige Maßnahmen auf so viele Staaten wie möglich ausdehnen.

Anmerkung: Zum Ende 1973 hatten bereits 52 Vertragsstaaten auf die Erteilung von Einreisesichtvermerken verzichtet für Staatsbürger aus mindestens 50 anderen Ländern. Von diesen Staaten gehörten 17 der westlichen Hemisphäre, 21 Europa und dem Mittleren Osten, 9 Afrika und 5 dem Ost- und Südasiens sowie dem pazifischen Raum an.

3.8 Norm

In Fällen, in denen ein Vertragsstaat weiterhin Einreise-sichtvermerke von zeitweiligen Besuchern verlangt, soll er diese Sichtvermerke auf Grund gegenseitiger oder anderer annehmbarer Vereinbarungen ohne Gebühr ausstellen.

3.8.1 Norm

Die Vertragsstaaten sollen die zur Ausstellung der Einreise-sichtvermerke für zeitweilige Besucher erforderlichen Dokumente und andere Formalitäten vereinfachen und sicherstellen, daß solche Sichtvermerke so schnell wie möglich nach Eingang des Antrags ausgestellt werden, und sie sollen normalerweise nicht verlangen, daß der Antragsteller beim Konsulat persönlich erscheint.

3.8.2 Norm

Die Gültigkeitsdauer der Einreisesichtvermerke für zeitweilige Besucher soll normalerweise mindestens 12 Monate vom Tage der Ausstellung an betragen, ohne Rücksicht auf die Anzahl der Einreisen in den betreffenden Staat und unter der Voraussetzung, daß die Dauer eines jeden Aufenthaltes beschränkt werden kann. Der betreffende Staat kann jedoch verlangen, daß die Gültigkeitsdauer des Sichtvermerkes nicht die Gültigkeitsdauer des Passes oder Identitätsdokumentes, in den dieser Sichtvermerk eingetragen wird, überschreitet.

3.8.3 Empfohlene Praktik

Die Vertragsstaaten sollten von ihren Bürgern oder ansässigen Ausländern für Wiedereinreise keinen Sichtvermerk verlangen.

3.8.4 Empfohlene Praktik

Sichtvermerke sollten in allen Fällen folgende Angaben in nachstehender Reihenfolge enthalten:

1. Nummer des Sichtvermerks,
2. Art des Sichtvermerkes,
3. Datum der Ausstellung, und zwar in der Reihenfolge Tag, Monat und Jahr,
4. Verfalldatum, und zwar in der Reihenfolge Tag, Monat und Jahr,
5. Anzahl der genehmigten Einreisen,
6. genehmigte Dauer eines jeden Aufenthaltes.

3.8.5 Empfohlene Praktik

Bei den Angaben in 3.8.4 sollten die Zahlen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0 sowie der Gregorianische Kalender (mit voll ausgeschriebenen Monaten) verwendet werden.

3.8.6 Empfohlene Praktik

Falls der Wortlaut des Sichtvermerkes in einer anderen Landessprache als Englisch, Französisch oder Spanisch abgefaßt ist, sollte eine dieser drei Sprachen zusätzlich verwendet werden.

III. Zusätzliche Dokumente

3.9 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten weder von den zeitweiligen Besuchern, die auf dem Luftwege reisen, noch von den Haltern über diese Besucher schriftliche Informationen verlangen, welche die bereits in ihren Identitätsdokumenten enthaltenen Angaben ergänzen oder wiederholen.

3.10 Norm

Verlangt ein Vertragsstaat weiterhin schriftliche ergänzende Angaben von zeitweiligen Besuchern, die auf dem Luftwege reisen, so soll er sich auf die Punkte und den allgemeinen Charakter der in der Anlage 4 enthaltenen Ein- und Aussteigekarte beschränken. Vertragsstaaten sollen die Ein- und Aussteigekarte anerkennen, wenn diese vom zeitweiligen Besucher ausgefüllt ist, und sollen nicht verlangen, daß sie vom Halter ausgefüllt oder überprüft wird. Leserliche handschriftliche Eintragungen auf der Karte sollen anerkannt werden, ausgenommen dort, wo im Vordruck Blockbuchstaben gefordert sind.

IV. Gesundheitswesen

3.11 Norm

Falls der Nachweis einer Schutzimpfung gegen Gelbfieber oder Pocken von Personen, die auf dem Luftweg reisen, verlangt wird, sollen Vertragsstaaten das Internationale Impfzeugnis gemäß den Anlagen 3 und 4 der Internationalen Gesundheitsvorschriften (1969) der Weltgesundheitsorganisation (WHO) anerkennen.

3.12 Empfohlene Praktik

Die ärztliche Kontrolle von auf dem Luftwege ankommenden Personen sollte sich in der Regel auf diejenigen beschränken, die von Bord gehen und die innerhalb der Inkubationszeit der betr. Krankheit, wie das in den Internationalen Gesundheitsvorschriften (1969) festgelegt ist, aus einem Gebiet kommen, das von einer der vier quarantänepflichtigen Krankheiten (Toll, Cholera, Gelbfieber und Pocken) befallen ist.

V. Abfertigungsverfahren

3.13 Norm

Außer unter besonderen Umständen sollen Vertragsstaaten auf das Einsammeln von Identitätsdokumenten von Fluggästen oder Besatzungsmitgliedern vor Ankunft an den Paßkontrollstellen verzichten.

3.13.1 Norm

Nach der persönlichen Vorlage der Identitätsdokumente durch die Fluggäste und Besatzungen sollen die betr. Beamten, außer in besonderen Einzelfällen, die Dokumente unmittelbar zurückgeben und sie nicht für eine zusätzliche Kontrolle behalten.

3.14 Norm

Jeder Vertragsstaat soll Vorkehrungen treffen, nach denen das Identitätsdokument eines zeitweiligen Besuchers nur je von einem Beamten zum Zeitpunkt der Ein- und Ausreise überprüft zu werden braucht.

Anmerkung: Diese Bestimmung beabsichtigt, die Kontrolle des Identitätsdokumentes eines zeitweiligen Besuchers durch nur einen Beamten im Auftrag der Einreise- und der Polizeibehörden sicherzustellen. Es ist nicht die Absicht, Gesundheits- und Zollbeamte davon abzuhalten, das Identitätsdokument zu prüfen, sofern dadurch Gesundheits- und Zollabfertigung des zeitweiligen Besuchers erleichtert werden.

3.15 Norm

Vertragsstaaten sollen eine mündliche Gepäckerklärung der Fluggäste und Besatzungen anerkennen.

3.16 Norm

Vertragsstaaten sollen normalerweise die Kontrolle des ankommenden Fluggastgepäckes im Stichproben-Verfahren durchführen.

3.16.1 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten das Rot-/Grünkanal-Gepäckabfertigungssystem auf jenen internationalen Flughäfen einführen, deren Fluggastverkehrsaufkommen die Einrichtung rechtfertigt.

Anmerkung: s. Anlage 6 - Rot-/Grünkanal-System wie vom Zollrat empfohlen.

VI. Besatzung und anderes Halterpersonal

3.17 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten sicherstellen, daß - wenn erforderlich - Prüfung der Besatzungsmitglieder und deren Gepäck bei Ankunft und Abflug schnell ausgeführt wird.

3.18 Norm

Vertragsstaaten sollen Einrichtungen zur Verfügung stellen, die es unlizensierten Besatzungsmitgliedern ihrer Fluglinienunternehmen ermöglichen, ohne Verzögerung und kostenlos Ausweise für Besatzungsmitglieder gemäß Anlage 5 mit einer Gültigkeit für die Dauer der Beschäftigung als Besatzungsmitglied zu erhalten.

3.19 Norm

Falls ein Flugbesatzungsmitglied seinen Erlaubnisschein beim Ein- und Aussteigen bei sich behält und den Flughafen, auf dem das Luftfahrzeug gelandet ist, oder Gebiete angrenzender Städte nicht verläßt, und falls dieses Flugbesatzungsmitglied mit demselben Luftfahrzeug oder auf seinem nächsten planmäßigen Flug wieder ausreist, so erkennen die Vertragsstaaten diesen Erlaubnisschein als befristete Aufenthaltsgenehmigung für diesen Staat an und verlangen weder Paß noch Sichtvermerk, vorausgesetzt, daß der Erlaubnisschein die in 5.1.1 des Anhangs 1 festgelegten Angaben enthält, zuzüglich

- a) einer Bestätigung, daß der Inhaber bei Vorlage des Ausweises jederzeit in den Ausstellungsstaat zurückkehren kann,
- b) eines Lichtbildes des Inhabers und
- c) der Angabe des Geburtsortes und des Geburtsdatums des Inhabers.

Anmerkung: Diese Norm bezweckt die Anerkennung des Erlaubnisscheins als ausreichendes Identitätsdokument unter diesen besonderen Voraussetzungen, wenn er die vorgenannte Bestätigung und die anderen Angaben enthält, selbst für den Fall, daß der Inhaber nicht die Staatsangehörigkeit des Eintragsstaates des Luftfahrzeuges besitzt, auf dem er Dienst tut. Es ist nicht beabsichtigt, Vertragsstaaten davon abzuhalten, derartige Erlaubnisscheine an ausländische, in ihren Gebieten wohnhafte Flugbesatzungsmitglieder auszugeben, wenn die Vertragsstaaten zur Ausstellung bereit sind.

Nähere Angaben für die Ausstellung von Erlaubnisscheinen sind in Kapitel 5 des Anhangs 1 "Ausweise für Luftfahrtpersonal" enthalten.

3.19.1 Empfohlene Praktik

Jeder Vertragsstaat sollte das Vorrecht der befristeten Aufenthaltsgenehmigung in ähnlicher Form und unter denselben Bedingungen wie in 3.14 auch auf diejenigen Flugbesatzungsmitglieder eines Luftfahrzeuges ausdehnen, das gegen Miete oder Entgelt betrieben wird, aber nicht im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr eingesetzt ist, vorausgesetzt, daß dieses Flugbesatzungsmitglied auf dem ersten Flug dieses Luftfahrzeuges aus diesem Staat wieder ausreist.

3.20 Norm

Falls der Erlaubnisschein eines Flugbesatzungsmitgliedes eines Fluglinienunternehmens den in 3.19 aufgeführten Anforderungen nicht entspricht, oder falls es sich um ein unlizenziertes Besatzungsmitglied eines planmäßigen Luftverkehrsunternehmens handelt, soll jeder Vertragsstaat das Vorrecht einer befristeten Aufenthaltsgenehmigung in ähnlicher Form und unter denselben Bedingungen, wie sie in 3.19 vorgesehen sind gewähren, sofern das betreffende Flugbesatzungsmitglied einen gültigen "Ausweis für Besatzungsmitglieder" (Anlage 5) besitzt.

Anmerkung: Die Anwendung der Absätze 3.19 und 3.20 ermöglicht den raschen und wirksamen Einsatz des fliegenden Personals durch die Fluglinienunternehmen. Der volle Nutzen aus diesen Bestimmungen kann solande nicht ausgeschöpft werden, als einige Staaten diese Bestimmungen nicht anerkennen.

3.20.1 Empfohlene Praktik

Jeder Vertragsstaat sollte das Vorrecht der befristeten Aufenthaltsgenehmigung in ähnlicher Form und unter denselben Bedingungen, wie in 3.20 auch auf diejenigen Flugbesatzungsmitglieder eines Luftfahrzeuges ausdehnen, das gegen Miete oder Entgelt betrieben wird, aber nicht im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr eingesetzt ist, auch dann, wenn der Erlaubnisschein dieses Flugbesatzungsmitgliedes den in 3.19 aufgeführten Bedingungen nicht entspricht; gleiche Vorrechte sollten einem unlizenzierten Besatzungsmitglied eines Luftfahrzeuges gewährt werden, das gegen Miete oder Entgelt betrieben wird, aber nicht im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr eingesetzt ist, vorausgesetzt, daß das betreffende Besatzungsmitglied

- a) einen gültigen "Ausweis für Besatzungsmitglieder" (Anlage 5) besitzt und
- b) auf dem ersten Flug dieses Luftfahrzeuges aus diesem Staat wieder ausreist.

3.20.2 Norm

Wenn ein Besatzungsmitglied eines Fluglinienunternehmens in Ausübung seines Dienstes in einen anderen Staat als Passagier irgendeines Verkehrsmittels reisen muß, um ein Luftfahrzeug

zu erreichen, soll jeder Staat von diesem Besatzungsmitglied anstelle eines Passes und eines Sichtvermerkes den Erlaubnis-schein gemäß 3.19 oder einen Ausweis für Besatzungsmitglieder gemäß Anlage 5 für den zeitweiligen Aufenthalt und die notwendige Bewegungsfreiheit innerhalb seines Hoheitsgebietes anerkennen, um zu diesem Luftfahrzeug zu gelangen.

3.20.3 Empfohlene Praktik

Jeder Vertragsstaat sollte das Vorrecht der befristeten Aufenthaltsgenehmigung in ähnlicher Form und unter denselben Bedingungen wie in 3.20.2 vorgesehen, einem Besatzungsmitglied gewähren, dessen Luftfahrzeug gegen Miete oder Entgelt betrieben, aber nicht im planmäßigen internationalen Luftverkehr eingesetzt wird.

3.21 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten Vorkehrungen treffen, dem Bodenpersonal und fliegenden Personal ausländischer Fluglinienunternehmen, die ihr Gebiet an- oder durchfliegen, möglichst schnell die Genehmigung zur Niederlassung in Ihrem Gebiet zu erteilen, sofern es sich um Personal handelt, das Aufsichts- und technische Aufgaben zu erfüllen hat, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb der von diesen Fluglinienunternehmen durchgeführten internationalen Flugliniendienste stehen.

3.22 Norm

Vertragsstaaten sollen Vorkehrungen treffen, um unverzüglich die vorübergehende Einreise von technischem Personal zu ermöglichen, das ausländischen Fluglinienunternehmen, die ihr Gebiet an- oder durchfliegen, angehört und das dringend benötigt wird, um ein Luftfahrzeug, das seinen Flug aus technischen Gründen nicht fortsetzen kann, wieder flugtüchtig zu machen. Falls Staaten eine Garantie z. B. des Lebensunterhaltes in und der Rückkehr aus diesem Staate verlangen, wird darüber verhandelt, ohne die sofortige Ausstellung der Aufenthaltsgenehmigung für dieses Personal zu verzögern.

C. Vorschriften und Verfahren für die Ausreise

3.23 Norm

Vertragsstaaten sollen Ausreisesichtvermerke weder von ihren Staatsangehörigen noch von Personen mit ständigem Wohnsitz in dem betreffenden Staat, die ins Ausland zu reisen wünschen, noch von zeitweiligen Besuchern bei Beendigung ihres Aufenthaltes verlangen.

3.24 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten sich gemäß ihren betreffenden Vorschriften bemühen, die Dokumente, die von aus ihren Gebieten ausreisenden Fluggästen verlangt werden, auf einen gültigen Paß oder eine andere annehmbare Form des Identitätsdokuments zu beschränken.

Anmerkung: Die obige Empfehlung beabsichtigt nicht, Vertragsstaaten, die liberaler sein wollen, davon abzuhalten, amtliche Identitätsdokumente wie z. B. abgelaufene Pässe, nationale Personalausweise, Seefahrerausweise, Aufenthaltsgenehmigungen für Ausländer, Besatzungsmitgliedsausweise, usw., anstatt eines gültigen PASSES anzuerkennen.

3.25 Empfohlene Praktik

Um den Abflug eines Luftfahrzeuges zu erleichtern, sollten Vertragsstaaten, die als Sicherheitsmaßnahme Fluggäste überprüfen, soweit möglich, solche Sicherheitsausrüstung bei der Durchführung der Prüfung verwenden, durch die die Anzahl der gesondert zu untersuchenden Personen wesentlich verringert wird.

Anmerkung: Die Anwendung radiologischer Verfahren zur Überprüfung der Fluggäste sollte vermieden werden.

Bei einer durchzuführenden Leibesvisitation sollte Ausschluß der Öffentlichkeit gewährleistet werden. Falls besondere Räume nicht vorhanden sind, können tragbare Trennwände zu diesem Zweck benutzt werden.

3.26 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten von aus ihrem Gebiet ausreisenden Fluggästen normalerweise keine Gepäckvorführung verlangen.

3.27 Norm

Vertragsstaaten sollen bei aus ihrem Gebiet ausreisenden Fluggästen, außer unter besonderen Umständen, keine Gepäckbeschau verlangen.

3.28 Empfohlene Praktik

Um den Abflug eines Luftfahrzeuges zu erleichtern, sollten Vertragsstaaten, welche als Sicherheitsmaßnahme eine Gepäckbeschau bei den aus ihrem Gebiet ausreisenden Fluggästen verlangen, soweit wie möglich, Sicherheitsgerät zur Gepäckbeschau verwenden, um die Anzahl der tatsächlich zu überprüfenden Gepäckstücke wesentlich zu verringern.

3.29 Norm

Vertragsstaaten sollen von zeitweiligen Besuchern keine Steuerquittung verlangen.

3.30 Norm

Vertragsstaaten sollen den Halter für irgendwelche Zahlungen, die sich aufgrund der Nichtentrichtung von Steuern durch Fluggäste ergeben, nicht verantwortlich machen.

D. Erstellung der Dokumente für Fluggäste und Besatzungen

3.31 Empfohlene Praktik

Bei der Eintragung von Namen in die Papiere der Fluggäste und der Besatzung sollten der oder die Familiennamen vorangestellt werden. Werden sowohl der väterliche als auch der mütterliche Familienname verwendet, sollte der väterliche Familienname vorangestellt werden. Werden bei verheirateten weiblichen Personen sowohl der väterliche Familienname des Ehemannes als auch der väterliche Familienname der Ehefrau verwendet, dann sollte der väterliche Familienname des Ehemannes vorangestellt werden.

E. Aufsicht und Betreuung der Fluggäste und Besatzung

3.32 Norm

Die zuständigen Behörden sollen Fluggäste und Besatzung ohne ungebührliche Verzögerung zur Kontrolle der Einreiseerlaubnisse annehmen.

3.32.1 Norm

Der Halter ist verantwortlich für Aufsicht und Betreuung von Fluggästen und Besatzung, bis mit dieser Überprüfung begonnen wird. Die Verantwortlichkeit des Halters soll die Aufsicht der Fluggäste und Besatzung zwischen dem Luftfahrzeug und dem Abfertigungsgebäude sowie im Transitbereich des Abfertigungsgebäudes umfassen, wobei es dem Vertragsstaat überlassen bleibt, den Halter von dieser Verantwortlichkeit ganz oder teilweise zu entbinden.

3.32.2 Empfohlene Praktik

Nach der Annahme zur Kontrolle - ob mit oder ohne Einschränkung - sollten die Behörden die Aufsicht und Betreuung der Fluggäste und Besatzung, die im Besitz aller notwendigen Papiere sind, übernehmen, bis diesen Personen die Einreise erlaubt oder verweigert wird und sie in letzterem Falle wieder in die Obhut des Halters zum Rücktransport aus diesem Staat übergeben werden.

3.33 Norm

Bei Zurückweisung und Rückbeförderung einer Person soll der Halter dafür verantwortlich sein, daß diese unverzüglich nach dem Ort zurückgebracht wird, von dem aus sie das Luftfahrzeug dieses Halters erstmalig benutzt hat, oder nach irgendeinem anderen Ort, wo diese Person einreisen darf.

Anmerkung: Wenn diese Personen in die Obhut des Halters übergeben werden, sollten sich die Behörden, soweit es die Umstände und Zeit erlauben, unverzüglich mit dem betreffenden Halter hinsichtlich der Ausreisemöglichkeiten beraten.

3.33.1 Norm

Die Verpflichtung eines Halters, eine Person aus dem Gebiet eines Vertragsstaates zu befördern, ist in dem Augenblick beendet, in dem diese Person endgültig in jenen Staat eingelassen worden ist.

3.33.2 Norm

Wenn eine Person nicht eingelassen werden kann und dem Halter zur Beförderung aus dem Gebiet des Staates zurücküberstellt wird, soll der Halter nicht daran gehindert werden, von dieser Person alle mit ihrer Zurückweisung zusammenhängenden Kosten zu verlangen.

3.34 Norm

Halter sollen nicht mit Geldstrafen belegt werden, falls irgendwelche Kontrolldokumente im Besitz des Fluggastes von einem Vertragsstaat für unzureichend befunden werden, oder wenn aus irgendeinem anderen Grunde dem Fluggast die Einreise in den Staat verweigert wird. Halter sollen Vorsichtsmaßnahmen treffen, damit Fluggäste die von den Vertragsstaaten verlangten Kontrolldokumente besitzen.

Kapitel 4 - Ein- und Ausfuhr von Fracht und anderen Gütern

A. Allgemeines

4.1 Norm

Vorschriften und Verfahren, die auf die mit Luftfahrzeugen beförderten Güter anwendbar sind, sollen nicht ungünstiger als jene sein, die anwendbar wären, wenn die Güter mit anderen Verkehrsträgern befördert würden.

4.2 Norm

Vertragsstaaten sollen Bestimmungen erlassen, nach denen Verfahren für die Abfertigung der auf dem Luftwege ankommenden und abgehenden Güter so anzuwenden und durchzuführen sind, daß der Vorteil der Geschwindigkeit, der zum Luftverkehr gehört, gewahrt bleibt.

4.3 Norm

Vertragsstaaten sollen gemeinsam mit den Haltern und Organisationen, die am internationalen Handel interessiert sind, alle Möglichkeiten überprüfen für eine Vereinfachung der Abfertigung von Gütern, die auf dem Luftwege ein- oder ausgeführt werden, und sollen derartige Vereinfachungsmaßnahmen sobald wie möglich einführen.

B. Elektronische Datenverarbeitungsanlagen

4.4 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten Vorkehrungen treffen, die Benutzung der Handelsdokumente zu ermöglichen, die für die Luftfracht-abfertigung verlangt werden, wenn sie in Datenverarbeitungs-verfahren in leserlicher, verständlicher und annehmbarer Form ausgestellt werden.

4.5 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten in enger Zusammenarbeit mit internationalen Haltern und sonstigen mit Luftfracht befaßten Organisationen zusätzliche Erleichterungsmaßnahmen überprüfen, die durch Einsatz von elektronischen Datenverarbeitungsanlagen erzielt werden können, und die Einführung dieser Anlagen in Erwägung ziehen, wo ein ausreichendes Luftfrachtaufkommen dies rechtfertigt.

4.6 Empfohlene Praktik

Wenn ein Vertragsstaat elektronische Datenverarbeitungsanlagen für die Kontrolle der Bewegung von Einfuhr-/Ausfuhrfracht einzusetzen plant, sollte dieser Staat sich bemühen, die folgenden Grundsätze zu beachten:

- i) vorhandene Kontrollanforderungen und -verfahren sollten hinsichtlich deren Änderung, wenn notwendig, überprüft werden;
- ii) allen Beteiligten sollte von Anbeginn eine Gelegenheit zur Beratung eingeräumt werden;
- iii) besondere Beachtung sollte die Notwendigkeit finden, sicherzustellen, daß das neue System vereinbar mit schon vorhandenen Systemen an seinen Flughäfen oder mit in Entwicklung befindlichen Systemen an Flughäfen anderer Staaten; ist, und
- iv) besondere Beachtung finden sollte die Möglichkeit der Annahme im elektronischen Datenverarbeitungsverfahren aufbereiteter und übermittelter Informationen, die nötig für den Empfang, Ladung, Entladung, Lieferung und Abfertigung der Luftfracht sind.

C. Ausfuhrabfertigung der Fracht

4.7 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten auf ihre Anforderungen in bezug auf die Vorlage von besonderen Dokumenten bei Frachtsendungen und unbegleitetem Gepäck, die auf dem Luftwege ausgeführt werden sollen, soweit wie möglich, verzichten.

4.8 Norm

Ein Vertragsstaat, der weiterhin solche Dokumente für die Ausfuhrabfertigung verlangt, soll seine Anforderungen für so viele Warenarten wie möglich auf eine einfache Ausfuhrerklärung beschränken.

4.9 Norm

Vertragsstaaten sollen den Sicherheitserfordernissen gemäß Vorkehrungen treffen, die es den Haltern bis zur Abflugzeit gestatten, Fracht, Bordvorräte und unbegleitetes Gepäck bereitzustellen und in das zum Abflug ins Ausland bestimmte Luftfahrzeug zu verladen.

4.10 Empfohlene Praktik

Ein Vertragsstaat, der weiterhin Exportlizenzen oder Genehmigungen für bestimmte Warenarten verlangt, sollte einfache Verfahren zur schnellen Ausstellung oder Erneuerung solcher Lizenzen einführen.

4.11 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten normalerweise keine Beschau von Fracht und unbegleitetem Gepäck verlangen, die auf dem Luftwege ausgeführt werden sollen.

Anmerkung: Diese Bestimmung beabsichtigt weder die Behörden an der Beschau von Gütern zu hindern, die unter bestimmten Bedingungen ausgeführt werden, z. B. unter Sicherheitsleistung,

mit Ausfuhrgenehmigung oder gegen Erstattung der Eingangsabgaben, noch beabsichtigt sie, eine Beschau, die in besonderen Fällen wichtig für Sicherheitszwecke erachtet wird, auszuschießen.

4.12 Norm

Vertragsstaaten, die auf die Beschau von Ausfuhrgut nicht völlig abschaffen können, sollen die Beschau in einem möglichst freizügigen Stichprobenverfahren durchführen. Die zuständigen Behörden des betreffenden Staates sollen in Beratung mit u.a. Haltern und Flughafenverwaltungen mechanische Hilfsmittel für die schnelle Durchführung der Beschau entwickeln, so daß die Masse der Güter zum Zwecke der Beschau nicht gesondert gehandhabt werden muß.

4.13 Norm

Vertragsstaaten sollen die Vorführung zwecks Abfertigung von Frachtgut und unbegleitetem Gepäck, das zur Ausfuhr auf dem Luftweg bestimmt ist, bei jeder anerkannten Zollstelle erlauben. Die Überstellung von der ersten Zollstelle zur Zollstelle des Flughafens, auf welchem Fracht und Reisegepäck in das Luftfahrzeug verladen werden, soll gemäß dem in den Gesetzen und Bestimmungen des betreffenden Staates niedergelegten Verfahren durchgeführt werden. Dieses Verfahren soll so einfach wie möglich sein unter Berücksichtigung der in besonderen Fällen wichtigen Sicherheitsmaßnahmen.

4.14 Norm

Werden Güter aus einem Vertragsstaat frei von Steuern und Abgaben ausgeführt, denen sie im Falle einer Nicht-Ausfuhr unterliegen würden, und verlangt der Vertragsstaat den Nachweis der Ankunft dieser Güter im Ausland, dann soll der Staat eine vom Verfrachter oder Empfänger ausgefertigte und von den Zollbehörden des Bestimmungslandes beglaubigte Erklärung als Nachweis anerkennen. Auf keinem Fall soll der Vertragsstaat ein beglaubigtes Frachtverzeichnis als Nachweis der Ankunft am Bestimmungsort verlangen.

D. Einfuhrabfertigung der Fracht

4.15 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten sich bemühen, Anforderungen in bezug auf Dokumente für die Einfuhrabfertigung der Fracht zu vereinfachen und die Vielzahl der Formblätter sowie die darin zu machenden Angaben auf ein Mindestmaß zurückzuführen.

4.16 Norm

Die Handelsrechnung, welche die vom Einfuhrland für die Abfertigung der Güter erforderlichen Angaben enthält, soll das grundlegende Dokument für die Erfüllung der Zoll- oder anderen behördlichen Formalitäten sein.

4.17 Empfohlene Praktik

Wenn ein Vertragsstaat mindestens zwei der folgenden Dokumente verlangt

- 1) Handelsrechnung,
- 2) Ursprungszeugnis,
- 3) Wertnachweis,

sollte er nach Wahl des Unternehmers entweder gesonderte Dokumente oder ein kombiniertes Formular anerkennen, das die in den verschiedenen Dokumenten stehenden Angaben enthält.

4.18 Norm

Vertragsstaaten, die weiterhin die Vorlage eines Luftfrachtbriefes für die Kontrolle bei der Frachtabfertigung fordern, sollen vom Auslieferer und/oder Halter keine besonderen Angaben auf dem Luftfrachtbrief für zollamtliche oder andere behördliche Zwecke verlangen.

4.19 Norm

Vertragsstaaten sollen keine konsularischen Formalitäten, Gebühren oder Abgaben in Verbindung mit Dokumenten für die Abfertigung von Luftfracht verlangen.

4.20 Empfohlene Praktik

Ein Vertragsstaat, der weiterhin Importlizenzen oder Genehmigungen für bestimmte Warenarten verlangt, sollte einfache Verfahren zur schnellen Ausstellung oder Erneuerung solcher Lizenzen einzuführen.

4.21 Empfohlene Praktik

Jeder Vertragsstaat sollte Vorkehrungen treffen, wonach eingeführte Frachtsendungen einschließlich privater Geschenksendungen und Handelsmuster, die einen von diesem Staat festgelegten Wert oder ein festgelegtes Gewicht nicht überschreiten, soweit wie möglich von behördlichen Abfertigungspapieren befreit werden und deren unverzügliche Abfertigung und Aushändigung an den Empfänger oder dessen Agenten erleichtern. Die entsprechenden Begrenzungen für Wert oder Gewicht sollten so hoch wie möglich angesetzt werden.

4.21.1 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten die unter 4.21 erwähnten Sendungen soweit wie möglich von sämtlichen Eingangsabgaben befreien.

4.22 Norm

Vertragsstaaten sollen Vorkehrungen treffen für eine vereinfachte Zolldokumentation und die unverzügliche Abfertigung und Aushändigung in bezug auf die eingeführte Fracht erleichtern, einschließlich privater Geschenksendungen und Handelsmuster, welche die gemäß 4.22 festgesetzten Werte überschreitet, und setzen höhere Grenzen für Wert oder Gewicht fest, bis zu denen diese vereinfachte Dokumentation benutzt wird.

4.23 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten Vereinbarungen treffen, wonach die größtmögliche Anzahl von Sendungen, die nicht unter 4.21 und 4.22 fallen, unverzüglich nach Ankunft bei Vorlage eines provisorischen Einfuhrdokumentes und einer entsprechenden Zahlungsgarantie für Zollgebühren sowie andere Steuern und Abgaben ausgehändigt werden, vorausgesetzt, daß alle Zoll- und sonstigen Formalitäten innerhalb einer von jedem Staat festzulegenden Frist erledigt werden.

4.24 Empfohlene Praktik

Wo die Art der Sendung eine Abfertigung durch verschiedene Stellen, z. B. Zoll-, Tier- oder Pflanzenkontrollen erfordert, sollten Vertragsstaaten bestrebt sein, die Ermächtigung zur Abfertigung auf eine dieser Stellen zu übertragen, oder wenn dies nicht durchführbar ist, alle erforderlichen Schritte einzuleiten, um sicherzustellen, daß die Abfertigung parallel und ohne weitere Verzögerungen erfolgen kann.

4.25 Norm

Vertragsstaaten sollen die Beschau eingeführter Luftfracht im Stichprobenverfahren durchführen. Die zuständigen Behörden des betreffenden Staates sollen ferner in Beratung mit u. a. Haltern und Flughafenverwaltungen mechanische Hilfsmittel für die schnelle Durchführung dieser Beschau entwickeln.

4.26 Norm

Jeder Vertragsstaat soll die Überführung von Frachtgut und unbegleitetem Gepäck, das auf einem internationalen Flughafen aus einem Luftfahrzeug ausgeladen worden ist, an jede andere befugte Zollstelle innerhalb des Staates zum Zwecke der Zollanmeldung und Zollabfertigung, gestatten. Die Zollvorschriften des betreffenden Staates hinsichtlich dieser Überstellung sollen so einfach wie möglich sein.

E. Container, Paletten und deren Ladung

4.27 Norm

Vorbehaltlich der Beachtung ihrer jeweiligen Bestimmungen sollen Vertragsstaaten die vorübergehende Einfuhr von Containern, Paletten und Zubehör erlauben, die entweder den Fluggesellschaften, Absendern/Empfängern oder dritten Personen gehören, ohne Zahlung irgendwelcher Eingangsabgaben, sowie die Benutzung dieser Geräte im Luftverkehr erleichtern.

Anmerkung: Ein Vertragsstaat kann sich das Recht vorbehalten, diese Zugeständnisse nicht zu gewähren, falls die Container, Paletten und Zubehör durch Kauf, Mietkauf, Piete oder einen Vertrag ähnlicher Art durch eine (natürliche oder gesetzliche) Person erworben sind, die in seinem Gebiet wohnhaft ist oder sich niedergelassen hat.

4.27.1 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten in ihren Bestimmungen gemäß 4.27 vorsehen, daß eine einfache Erklärung des Halters darüber anerkannt wird, daß Container, Paletten und Zubehör, die zeitweilig eingeführt wurden, innerhalb einer von dem betreffenden Staat festzulegenden Frist wieder ausgeführt werden.

4.28 Empfohlene Praktik

Container, Paletten und Zubehör, die unter den Bedingungen des 4.27 in das Gebiet eines Vertragsstaates eingeführt werden, sollten zur Einfuhrabfertigung ihrer Ladungen und/oder zur Ausfuhrbeladung unter vereinfachten Kontrollverfahren und mit einem Minimum an Abfertigungsdokumenten, die von dem betr. Staat festzulegen sind, aus dem Bereich eines internationalen Flughafens gebracht werden dürfen.

4.29 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten, wenn möglich und wünschenswert, angemessene Vorkehrungen treffen für die Abfertigung und/oder Beschau der Container/Paletten und deren Ladung in Räumlichkeiten außerhalb der Flughäfen.

4.30 Norm

Vertragsstaaten sollen die Wiederausfuhr von zeitweilig eingeführten Containern, Paletten und Zubehör in irgendeinen anderen Staat und durch irgendeine ihrer zugelassenen Zolldienststellen erlauben.

4.31 Norm

Vertragsstaaten sollen die zeitweilige Einfuhr von Bestandteilen von Containern und Paletten ohne Zahlung von Zollgebühren oder anderen Steuern und Abgaben erlauben, wenn diese Teile für die Instandsetzung der Container und Paletten, die bereits gemäß 4.27 eingeführt wurden, benötigt werden.

4.32 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten den Verleih von zeitweilig eingeführten Containern, Paletten und Zubehör zwischen den Luftverkehrsgesellschaften ohne Zahlung von Zollgebühren, anderen Steuern und Gebühren erlauben, wenn diese nur auf internationalen Strecken benutzt werden.

F. Abgrenzung der Verantwortlichkeit des (Luftfahrzeug-) Halters

4.33 Norm

Wenn ein Vertragsstaat Dokumente verlangt, wie Handelsrechnung, Deklarationen, Einfuhrgenehmigung u. ä., so soll es nicht die Pflicht des Halters sein, sicherzustellen, daß diese Dokumenten-erfordernisse erfüllt werden; auch soll der Halter nicht

für Ungenauigkeiten oder Auslassungen von Angaben auf solchen Dokumenten verantwortlich gemacht und nicht mit Geldstrafen oder sonstigen Strafen belegt werden, es sei denn, er ist selbst der Importeur oder Exporteur oder handelt in dessen Namen.

4.34 Norm

In Vertragsstaaten, wo der Halter den Zollbehörden gegenüber verpflichtet ist, Fracht, Gepäck, unbegleitetes Gepäck, Post und Bordvorräte zu bewachen, bis sie vom Zoll abgefertigt sind, soll er von dieser Verpflichtung und von der Haftung für die auf diesen Gegenständen ruhenden Zollgebühren und Steuern befreit sein, wenn sie von den Zollbehörden in Verwahrung genommen sind und von ihnen allein bewacht werden.

4.35 Norm

Vertragsstaaten sollen die Halter von der Haftung für Zollgebühren, Steuern und andere Abgaben zu dem Zeitpunkt befreien, zu dem die Ware mit Genehmigung der Behörden in den Besitz dritter Personen übergeben wird und wenn angemessene Sicherheiten oder Garantien dieser Personen bei den Zollbehörden vorliegen.

4.36 Norm

Vertragsstaaten sollen nicht die Weiterbehandlung von Luftfracht nur zum Zwecke der Erhebung von statistischen Zahlen behindern. Alle von den Behörden angeforderten Dokumente sollen vom Deklaranten vorgelegt werden.

G. Verfahren für die Abfertigung bestimmter Waren

4.37 Norm

Vertragsstaaten sollen das Entleihen von Luftfahrzeugausrüstungen und Ersatzteilen sowie Sicherheitsausrüstungen und deren Ersatzteilen zwischen Fluglinienunternehmen zulassen, wenn diese Gegenstände im Zusammenhang mit der Errichtung oder Aufrechterhaltung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs ohne Zahlung von Zoll, Steuern oder anderen Abgaben benutzt werden, und nur vorbehaltlich der Kontrollmaßnahmen, die vorsehen können, daß die Rückzahlung der Anleihe normalerweise durch die Rückgabe von Gegenständen zu erfolgen hat, die technisch sowie nach Qualität und Ursprung gleich sind, und daß auf keinen Fall eine auf Gewinn abzielende Handlung damit verbunden ist.

4.38 Norm

Die in das Gebiet eines Vertragsstaates von einem Fluglinienunternehmen eines anderen Vertragsstaates eingeführten Bordvorräte, zur Verwendung im Zusammenhang mit der Errichtung oder Unterhaltung der durch dieses Fluglinienunternehmen

betriebsenen internationalen Flugdienste bestimmt sind, sollen ohne Zahlung von Zoll, anderen Steuern oder Gebühren eingeführt werden können, vorausgesetzt, daß die Vorschriften des betreffenden Vertragsstaates beachtet werden. Solche Vorschriften sollen nicht ungebührlich in die erforderliche Verwendung jener Vorräte durch das betreffende Fluglinienunternehmen, eingreifen.

4.39 Empfohlene Praktik

Bodengeräte und Sicherheitsausrüstungen, die in einen Vertragsstaat von einem Fluglinienunternehmen eines anderen Vertragsstaates eingeführt werden, zur Verwendung innerhalb eines internationalen Flughafens im Zusammenhang mit der Errichtung oder Unterhaltung eines von diesem Fluglinienunternehmen betriebenen internationalen Flugdienstes, sollten zollfrei und soweit möglich, frei von anderen Steuern und Gebühren eingeführt werden dürfen, vorausgesetzt, daß die Vorschriften des betreffenden Vertragsstaates beachtet werden. Solche Vorschriften sollten nicht ungebührlich in die erforderliche Benutzung jener Bodengeräte und Sicherheitsausrüstungen durch das betreffende Fluglinienunternehmen, eingreifen.

Anmerkung: Diese Empfehlung bezweckt, daß beispielsweise folgende Gegenstände aufgrund der vorstehenden Bestimmung zollfrei gestellt werden sollten. Es ist nicht die Absicht dieser Empfehlung, Vertragsstaaten davon abzuhalten, den Gebrauch einmal zollfrei gestellter Gegenstände durch ein anderes ausländisches Fluglinienunternehmen oder an anderer Stelle als auf einem internationalen Flughafen zu gestatten:

1. Ausrüstung für Instandsetzung, Wartung und Versorgung:

Jegliches Material zur Instandsetzung und Wartung von Zellen, Triebwerken und Geräten,

Spezialsätze für die Instandsetzung von Luftfahrzeugen, Anlaßbatterien und -wagen,

Arbeitsbühnen und -treppen,

Prüfgeräte für Luftfahrzeuge, sowie für Triebwerke und Luftfahrzeuginstrumente,

Vorwärmgeräte und Kühlausrüstungen für Luftfahrzeug-Triebwerke,

Bodenfunkanlagen.

2. Geräte für die Fluggastabfertigung:

Fluggasttreppen,

Spezialwaagen für Fluggäste,

Spezialgeräte für Bordverpflegung.

3. Geräte für die Frachtabfertigung:

Fahrzeuge für den Transport und zum Laden von Gepäck, Fracht, Ausrüstungen oder Bordvorräten,

Spezialgeräte zum laden von Fracht,

Spezialwaagen für Fracht.

4. Ersatzteile zum Einbau in Bodengeräte, einschließlich der oben aufgeführten Gegenstände.
5. Sicherheitsausrüstung:
Waffensuchgeräte,
Sprengstoffsuchgeräte,
Entführungsaufspürgeräte.
6. Ersatzteile zum Einbau in Sicherheitsgeräte.

4.40 Norm

Vertragsstaaten sollen Verfahren festlegen, die eine rasche Ein- und Ausfuhr von Luftfahrzeugausrüstung, Ersatzteilen, Bordvorräten, Bodengerät und Sicherheitsausrüstung in oder aus ihren Gebieten ermöglichen. Falls derartige Gegenstände von einem Halter eines anderen Vertragsstaates zur Aufrechterhaltung seines Dienstes dringend benötigt werden, sollen Vertragsstaaten unverzüglich deren Abfertigung zur Ein- und Ausfuhr genehmigen und auf die vorherige Vorlage von Unterlagen, wie Ein- oder Ausfuhrgenehmigungen usw., verzichten. Voraussetzung ist jedoch, daß sich der Halter schriftlich verpflichtet, diese Unterlagen innerhalb einer angemessenen Frist nach erfolgter Ein- bzw. Ausfuhr beizubringen, und daß der betreffende Vertragsstaat die Gewißheit hat, daß die Unterlagen auch tatsächlich beigebracht werden.

4.41 Empfohlene Praktik

Lehrmaterial und Ausbildungshilfen, die von einem Fluglinienunternehmen eines Vertragsstaates in das Gebiet eines anderen Vertragsstaates zum Zwecke der technischen Ausbildung des Boden- und Flugpersonals eingeführt werden, das zur Errichtung und Unterhaltung des von diesem Fluglinienunternehmen betriebenen internationalen Flugliniendienstes benötigt wird, sollten zoll-, steuer- und abgabenfrei zur Einfuhr zugelassen werden, vorausgesetzt, daß die Vorschriften des betreffenden Vertragsstaates befolgt werden.

Anmerkung: Zweck dieser Empfehlung ist, daß folgende Gegenstände, die ausschließlich der fliegerischen und flugtechnischen Ausbildung und Schulung dienen, aufgrund der vorstehenden Bestimmung zur Einfuhr zugelassen werden sollten:

- Flugsimulatoren,
- Link-Trainer,
- Nachbildungen,
- Schnittmodelle von Motoren und Motorteilen;
- Schaubilder, die die Funktion der verschiedenen technischen Systeme zeigen.

4.42 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten, wenn möglich, für eine gebührenfreie Einfuhr der Dokumente der Fluglinienunternehmen und deren schnelle Abfertigung sorgen.

Anmerkung: Die Bezeichnung "Dokumente der Fluglinienunternehmen" sollte Luftfrachtbriefe/Frachtbriefe, Flugscheine, Übergepäck-scheine, Wechselaufträge, Berichte über Schadensfälle und Unregelmäßigkeiten, Fracht- und Gepäckaufkleber, Flugpläne, Lade- und Trimmpläne umfassen, die Eigentum der Halter sind, die ihren Sitz nicht im Einfuhrstaat haben.

4.43 Norm

Unbegleitetes Gepäck, das auf dem Luftwege befördert wird, soll bei der Abfertigung durch die Zollkontrolle als Gepäck und nicht als Fracht behandelt werden.

Anmerkung: Diese Bestimmung bezweckt unter anderem, daß

- i. unbegleitetes Gepäck in demselben Maße wie begleitetes Gepäck von Erklärungsformularen befreit wird;
- ii. die gleichen Zollerleichterungen wie für begleitetes Gepäck gewährt werden, vorausgesetzt, daß die Vorschriften des betreffenden Vertragsstaates erfüllt sind; und
- iii. Maßnahmen ergriffen werden, unbegleitetes Gepäck im Fluggast-Zollraum zollmäßig abzufertigen, in dem auch das begleitete Gepäck, wenn dies nötig ist, stichprobenartig abgefertigt wird.

4.44 Norm

Vertragsstaaten, die unter besonderen Umständen Gesundheitszeugnisse oder ähnliche Dokumente über bestimmte Tier- und Pflanzensendungen verlangen, sollen die Einzelheiten ihrer diesbezüglichen Erfordernisse veröffentlichen.

H. Fracht und andere Güter, die im vorgesehenen Bestimmungsland nicht ankommen

4.45 Norm

Falls Fracht, unbegleitetes Gepäck oder Bordvorräte an ihrem vorgesehenen Bestimmungsort irrtümlich, infolge von Notfällen oder unzugänglicher Verstaung nicht ausgeladen werden, sollen die Behörden an dem Ort der vorgesehenen Entladung eine Erklärung des Halters anerkennen, daß die in Frage stehenden Güter nicht ausgeladen wurden, und die Gründe hierfür, vorausgesetzt, der Halter erbringt den Nachweis, daß auf seiner Seite keine grobe Fahrlässigkeit oder mangelnde Sorgfalt vorgelegen hat; die Behörden sollen von dem Halter weder neue Dokumente verlangen, noch ihm Strafen, Bußen, Zollabgaben oder Steuern auferlegen.

- 4.46 Falls Waren an einen Bestimmungsort innerhalb eines Vertragsstaates abgeschickt werden sollen und noch nicht für den einheimischen Verbrauch in diesem Staate freigegeben wurden, aber später an den Absendeort zurückgeschickt oder nach einem anderen Bestimmungsort umgeleitet werden müssen, soll der Vertragsstaat die Weitersendung ohne Einfuhr-, Ausfuhr- oder Transiterlaubnis gestatten, wenn kein Verstoß gegen die in Kraft befindlichen Gesetze und Bestimmungen vorliegt.

Anmerkung: Diese Bestimmung beabsichtigt nicht, Vertragsstaaten davon abzuhalten, Einfuhr-, Ausfuhr- und Transiterlaubnisse über bestimmte Sendungen zu verlangen, welche besonderen Einschränkungen unterliegen.

4.47 Norm

Wenn Fracht, Gepäck, unbegleitetes Gepäck oder Bordvorräte irrtümlich, infolge von Notfällen oder unzugänglicher Verstauung nicht am vorgesehenen Bestimmungsort, sondern auf einem anderen internationalen Flughafen ausgeladen werden, soll der Vertragsstaat, in dem die Entladung erfolgt, die Rückbeförderung zum vorgesehenen Bestimmungsort erleichtern, und wenn er sich vergewissert hat, daß keine grobe Fahrlässigkeit oder mangelnde Sorgfalt auf Seiten des Halters vorliegt, soll er dem Halter weder Strafen, Bußen, Zollabgaben oder Steuern auferlegen, noch soll er irgendwelche Auflagen im Zusammenhang mit dieser Rückführung machen, außer den folgenden:

- a) daß diese Güter den zuständigen Behörden gemeldet werden;
- b) daß sie bis zur Weiterbeförderung unter Aufsicht der zuständigen Behörden am Ort der Entladung oder an einem anderen, von dem Staat angeordneten Ort verbleiben;
- c) daß ein Vermerk über die Beförderung an einen falschen Bestimmungsort entweder in das bei der Entladung übergebene Frachtverzeichnis oder in die Allgemeine Erklärung eingetragen wird;
- d) daß sie unverzüglich weiterbefördert werden;
- e) daß sie den Gesetzen und Verordnungen des Staates hinsichtlich des Gesundheitswesens und der Tier- und Pflanzenquarantäne unterworfen werden;
- f) daß sie, falls sie auf dem Luftwege weiterbefördert werden, entweder in das jeweilige Frachtverzeichnis oder in die Allgemeine Erklärung eingetragen werden;
- g) daß, falls sie auf dem Luftwege weiterbefördert werden, auf dem Flughafen, von dem aus der Weitertransport erfolgt, ein Umladevermerk gemacht und/oder ein Protokoll über den Sachverhalt aufgenommen wird.

I. Verkauf und Verbrauch von Verpflegungsvorräten in Luftfahrzeugen

4.48 Empfohlene Praktik

Falls Luftfahrzeuge, die im internationalen Luftverkehr eingesetzt sind, auf zwei oder mehreren internationalen Flughäfen innerhalb des Gebietes eines Vertragsstaates ohne Zwischenlandung im Gebiet eines anderen Staates landen und ohne daß innerhalb dieses Gebietes Inland-Fluggäste von oder an Bord des Luftfahrzeuges gehen, sollten die Vertragsstaaten den Verkauf und den Verbrauch von Verpflegungsvorräten an Bord des Luftfahrzeuges ohne Zahlung von Zoll oder anderer Steuern gestatten.

J. Dokumente und Verfahren für die Post

4.49 Norm

Vertragsstaaten sollen die Luftpost behandeln, befördern und abfertigen sowie mit den Dokumenten verfahren wie in den Artikeln 61 und 62 des Weltpostvertrages von Tokio (1969) und im Artikel 183 der Detaillierten Bestimmungen vorgeschrieben.

Anmerkung: Artikel 61 und 62 des Weltpostvertrages von Tokio (1969) und Artikel 183 der Detaillierten Bestimmungen lauten wie folgt:

"Artikel 61 - 'Abfertigung in den Flughäfen'

Verwaltungen sollen alle sachdienlichen Vorkehrungen treffen, damit die Luftpost in den Flughäfen ihrer Länder unter den günstigsten Bedingungen in Empfang genommen und weitergeleitet werden kann."

"Artikel 62 - 'Zollabfertigung der Luftpostbriefsendungen'

Verwaltungen sollen alle sachdienlichen Vorkehrungen treffen für eine beschleunigte Zollabfertigung der Luftpostbriefsendungen, die an ihre Länder adressiert sind."

"Artikel 183 - 'AV 7 Übergabenachweisung'

1. Den auf dem Flughafen zu übergebenden Postsendungen ist eine Übergabenachweisung in weißer Farbe nach dem Muster der AV 7 in höchstens fünffacher Ausfertigung je Landung beizufügen.
2. Eine Ausfertigung der AV 7 Übergabenachweisung, die vom Vertreter der mit dem Bodendienst beauftragten Stelle (Luftverkehrsunternehmen oder besonderer Flughafendienst) zu unterzeichnen ist, soll beim Absendeamt aufbewahrt werden; die vier übrigen Ausfertigungen sollen die Post begleiten und folgenderweise benutzt werden:
 - Die erste im Bestimmungshafen bei Übergabe der Postsendungen ordnungsgemäß unterzeichnete Ausfertigung soll das Bodenpersonal zur Verfügung seiner Gesellschaft behalten;

- die zweite Ausfertigung soll die Postsendungen bis zu dem Postamt begleiten, an das die Übergabenachweisung gerichtet ist;
 - die dritte Ausfertigung soll im Abflughafen bei der für den Bodendienst verantwortlichen Stelle verbleiben;
 - die vierte Ausfertigung soll auf dem Bestimmungsflughafen der Stelle übergeben werden, die dort für den Bodendienst verantwortlich ist.
3. Falls Luftpostsendungen auf dem Land- oder Wasserwege zu einem Durchgangsamts zwecks Weiterbeförderung auf dem Luftwege befördert werden, sollen diese von einer AV 7 Übergabenachweisung für das Durchgangsamts begleitet werden."

Kapitel 5 - Durchgangsverkehr durch das Gebiet eines Vertragsstaates

A. Ankommender und abgehender Verkehr auf demselben Durchflug

5.1 Norm

Jeder Vertragsstaat soll Transitbereiche und Transiteinrichtungen schaffen oder andere Vorkehrungen treffen, damit Besatzungen, Fluggäste, Gepäck, Fracht, Bordvorräte und Post, die auf demselben Durchgangsflug ihre Reise fortsetzen, vorübergehend innerhalb des Staates verbleiben können, ohne irgendeiner Kontrolle zu unterliegen, außer unter besonderen, von den zuständigen Behörden festgelegten Umständen.

5.2 Norm

Vertragsstaaten sollen keine Dokumente oder Sichtvermerke im Zusammenhang mit Verkehr, der auf demselben Durchgangsflug fortgesetzt wird, verlangen, außer unter besonderen, von den zuständigen Behörden festgelegten Umständen.

Anmerkung: Diese Bestimmung bezweckt u.a., daß Vertragsstaaten weder a) den Fluggästen die Pässe vorübergehend wegnehmen, noch b) fordern, daß die Halter dies tun.

B. Verkehr, der auf demselben Flughafen auf einen anderen Flug überwechselt

5.3 Norm

Jeder Vertragsstaat soll Vorkehrungen treffen, so daß von Bord gehende Fluggäste und deren Gepäck, die auf demselben Flughafen von einem Flug, bzw. Halter auf einen anderen überwechseln, in ähnlicher Weise wie unter A behandelt werden. Die Halter sollen umsteigende Fluggäste und deren Gepäck getrennt behandeln, damit diese Fluggäste und deren Gepäck so schnell wie möglich zu ihren Anschlußflügen gelangen.

5.4 Norm

Vertragsstaaten sollen keine Dokumente oder Sichtvermerke im Zusammenhang mit Verkehr verlangen, der auf einen anderen Flug auf demselben Flughafen überwechselt, außer unter besonderen, von den zuständigen Behörden festgelegten Umständen.

Anmerkung: Es ist selbstverständlich, daß diese Norm die Vorlage des Frachtverzeichnisses gemäß Anhang 9 nicht ausschließt.

5.4.1 Norm

Jeder Vertragsstaat soll durch sein Gebiet hindurchreisenden Fluggästen, die innerhalb von 3 Tagen nach ihrem Ankunststag diesen Staat verlassen sollen und infolge des Fehlens geeigneter

Einrichtungen oder wegen anderer Umstände bis zu ihrem nächsten Flug nicht auf dem internationalen Ankunftsflughafen bleiben können, erlauben, in seinem Gebiet zu verbleiben, ohne von ihnen die Einholung von Sichtvermerken vor ihrer Ankunft zu verlangen, außer unter besonderen, von den zuständigen Behörden festgelegten Umständen.

Anmerkung: Auf Grund dieser Vorschrift kann jeder Vertragsstaat:

- a) solchen Fluggästen bei Ankunft ein Formblatt übergeben, aus dem hervorgeht, daß sie die Erlaubnis zum Grenzübertritt haben, z. B. einen Passierschein oder einen Sichtvermerk für kurzfristige Reiseunterbrechung;
 - b) ein bestimmtes Gebiet oder einen Teil der Stadt, in welcher der internationale Flughafen liegt, oder eine benachbarte Stadt als das Gebiet festlegen, in dem sich diese Fluggäste aufhalten können;
 - c) weitere notwendige Verwaltungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Aufenthalt dieser Fluggäste in seinem Gebiet treffen; und
- es ist ferner selbstverständlich, daß jeder Vertragsstaat, sofern er dies wünscht, Fluggästen, die durch sein Gebiet hindurchreisen, mehr Erleichterungen anbieten können als diejenigen, die in der oben stehenden Norm und unter a), b) und c) dieser Anmerkung vorgesehen sind.

5.5 Norm

Jeder Vertragsstaat soll Vorkehrungen treffen, damit ausgeladene Fracht, unbegleitetes Gepäck und Bordvorräte, die ohne Kontrolle, außer unter besonderen Umständen, auf demselben Flughafen von einem Flug bzw. Halter durch einen anderen übernommen werden, unmittelbar vom ankommenden zum abfliegenden Luftfahrzeug befördert werden können, oder falls das abfliegende Luftfahrzeug noch nicht verfügbar ist, vorübergehend unter Aufsicht an einer geeigneten Stelle aufbewahrt werden können. Die Halter sollen umzuladene Fracht, unbegleitetes Gepäck und Bordvorräte getrennt behandeln, damit sie so schnell wie möglich weiterbefördert werden können.

5.6 Norm

Jeder Vertragsstaat soll Vorkehrungen treffen, die es den Haltern ermöglichen, unter Aufsicht der öffentlichen Behörden Transitgut, einschließlich Container- und Palettensendungen, aufzuteilen, so daß sie Sendungen zur Weiterbeförderung - außer in besonderen Fällen - ohne Kontrolle und erforderlichenfalls unter Verwendung vereinfachter Lapiere sortieren und neu zusammenfassen können.

5.7 Norm

Ausgeladene Luftpost, die auf demselben Flughafen von einem Flug bzw. Halter durch einen anderen übernommen wird, soll gemäß den Bestimmungen des Artikels 186 - Detaillierte Bestimmungen - des Weltpostvertrages von Tokio (1969) behandelt werden.

Anmerkung: Artikel 186 - Detaillierte Bestimmungen - des Weltpostvertrages von Tokio (1969) lautet wie folgt:

- "1. Wenn zwischen den beteiligten Verwaltungen keine besondere Vereinbarung besteht, soll die Unterwegsumladung von Postsendungen in dem gleichen Flughafen durch die Verwaltung des Landes durchgeführt werden, in dem die Umladung stattfindet. Das soll nicht für die Umladung zwischen Flugzeugen der gleichen Luftverkehrsgesellschaft gelten, die aufeinanderfolgende Abschnitte einer Strecke befliegen.
2. Die Verwaltung des Durchgangslandes kann auch eine unmittelbare Umladung von Flugzeug zu Flugzeug zwischen zwei verschiedenen Luftverkehrsgesellschaften gestatten; gegebenenfalls soll die die Umladung ausführende Luftverkehrsgesellschaft dem Auswechslungsamt des Landes, in dem diese Umladung stattfindet, eine Ausführung des Übergabenachweises AV 7 oder eine andere Unterlage mit den die Umladung betreffenden Einzelheiten zusenden."

C. Verkehr, der auf einen anderen Flughafen überwechselt

5.8 Empfohlene Praktik

Jeder Vertragsstaat sollte entweder durch Transit-Regelungen oder sonstwie dafür sorgen, daß Verkehr, der unmittelbar durch diesen Staat hindurchgeht und hierbei von einem internationalen Flughafen auf einen anderen internationalen Flughafen überwechselt, ohne Kontrolle weitergeleitet werden kann, außer unter besonderen, von den zuständigen Behörden festgelegten Umständen.

5.9 Empfohlene Praktik

Hinsichtlich des in 5.8 gemeinten Verkehrs sollten Vertragsstaaten keine Dokumente oder Sichtvermerke für Fluggäste und deren Gepäck verlangen, und falls Dokumente für Fracht, unbegleitetes Gepäck und Vorräte verlangt werden, sollten sie möglichst einfach sein.

D. Freiflughäfen und Freizonen

5.10 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten Freiflughäfen errichten.

5.11 Empfohlene Praktik

In Verbindung mit internationalen Flughäfen sollten Vertragsstaaten Freizonen und/oder Lagereinrichtungen einrichten und sie entweder selbst weiterentwickeln und betreiben oder anderen die Erlaubnis zur Weiterentwicklung und zum Betrieb dieser Anlagen geben. Darüberhinaus sollten Vertragsstaaten ausführliche Vorschriften über die Tätigkeiten veröffentlichen, die dort ausgeübt werden dürfen oder verboten sind.

5.12 Norm

Wo keine Freizonen noch/oder Lagereinrichtungen in Verbindung mit einem internationalen Flughafen aber in der näheren Umgebung vorgesehen sind, sollen Vertragsstaaten eine Regelung treffen, wonach Luftverkehr diese Einrichtungen auf der gleichen Grundlage wie andere Verkehrsträger benutzen kann.

Kapitel 6 - Internationale Flughäfen Verkehrseinrichtungen und -dienste

A. Allgemeines

6.1 Norm

Vertragsstaaten sollen alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Zusammenarbeit zwischen Haltern und Flughafenverwaltungen zu gewährleisten, damit jene sicherstellen, daß angemessene Einrichtungen und Dienste zwecks schneller Behandlung und Abfertigung von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Gepäck, Fracht und Post auf ihren internationalen Flughäfen vorhanden sind. Solche Einrichtungen und Dienste sollen änderungs- und ausbaufähig sein, um dem voraussichtlichen Wachstum des Verkehrsaufkommens entsprechen zu können.

6.2 Norm

Vertragsstaaten sollen alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um zu Konsultationen zwischen Flughafenverwaltungen auf der einen und Haltern, Kontrollbehörden und Gremien, die andere Benutzer der Flughäfen vertreten, auf der anderen Seite, im Anfangsstadium der Planung neuer oder wesentlich zu verändernder Terminalgebäude auf den internationalen Flughäfen zu ermutigen.

6.3 Norm

Vertragsstaaten sollen alle erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung der Zusammenarbeit zwischen Haltern und Flughafenverwaltungen ergreifen, damit jene sicherstellen, daß Einrichtungen und Dienste auf ihren internationalen Flughäfen so geplant werden, daß der Verkehrsfluß auf den Flughäfen auf die bestmögliche Weise geregelt wird.

B. Maßnahmen für den Verkehrsfluß auf Flughäfen

I. Allgemeine Bestimmungen

6.4. Empfohlene Praktik

Es wird empfohlen, den Luftverkehrsgesellschaften die Wahlmöglichkeit zu geben, entweder eigene Dienste für die Bodenabfertigung einzurichten, oder solche Tätigkeiten ganz oder teilweise von einer unter der Aufsicht einer anderen Luftverkehrsgesellschaft stehenden Organisation, die von der Flughafenbehörde bevollmächtigt ist, oder von der Flughafengesellschaft oder von einem Dienstleistungsbetrieb, der von der Flughafenbehörde bevollmächtigt ist, ausführen zu lassen.

6.5 Empfohlene Praktik

Die unter 6.3 gemeinten Verkehrsflußregelungen sollten direkte Leitwege für die Durchschleusung vorsehen, ohne daß sich die Leitwege für Fluggäste und Gepäck oder die verschiedenen Leitwege untereinander überschneiden. Falls sich die Wege nicht von allein ergeben, sollten geeignete Hinweisschilder aufgestellt werden.

6.6 Empfohlene Praktik

Maßnahmen sollten getroffen werden, damit sich Fluggäste und Besatzungen, wenn nötig, zwischen dem Flughafengebäude und dem Luftfahrzeug und vice-versa wettergeschützt unter Dach bewegen können.

6.7 Empfohlene Praktik

Besondere Aufmerksamkeit sollte den langen zu Fuß zurückzulegenden Leitwegen für Fluggäste gewidmet und es sollte untersucht werden, ob das Zurücklegen dieser Leitwege mit einem mechanischen System erleichtert werden kann.

6.8 Empfohlene Praktik

Fluginformationstafel und Monitoren, erforderlichenfalls durch ein deutliches Ausrufssystem ergänzt, sollten in der Weise angelegt werden, daß Fluggäste und Öffentlichkeit auf dem laufenden über Ankunft und Abflug sowie insbesondere über jede kurzfristige Änderung in den Ankunfts- oder Abflugzeiten oder in den Ausgangsnummern sein können.

II. Abstell- und Wartungseinrichtungen

6.9 Empfohlene Praktik

Es sollten angemessene Schritte zur Sicherstellung geeigneter Abstell- und Wartungsmöglichkeiten für Luftfahrzeuge aller Typen und Kategorien - planmäßige, außerplanmäßige sowie solche der allgemeinen Luftfahrt - unternommen werden, um die Abfertigung und den Betrieb auf dem Vorfeld zu beschleunigen und die Bodenzeit der Luftfahrzeuge zu verkürzen. Insbesondere ist es wünschenswert, daß

- a) Maßnahmen für die bestmögliche Zuteilung von Abstellplätzen für Luftfahrzeuge so nah wie möglich am Flughafengebäude zwecks schneller Be- und Entladung ergriffen werden;
- b) abseits des Flughafengebäudes angemessene Abstellplätze für Luftfahrzeuge, die weder be- noch entladen werden, zur Verfügung gestellt werden, damit sie keine Hindernisse für den Verkehrsfluß auf dem Vorfeld bieten, und daß entsprechende Vorkehrungen für die größtmögliche Ausnutzung dieser Abstellplätze getroffen werden;

- c) Abstellplätze mit den nötigen Einrichtungen für schnelle Durchführung aller Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen ausgerüstet werden;
- d) besondere Bedeutung solchen Maßnahmen beigemessen wird, die am Luftfahrzeug das Ein- und Aussteigen beschleunigen.

III. Abfliegende Passagiere, Besatzungsmitglieder und Gepäck

6.10 Empfohlene Praktik

Es sollte zum Flughafengebäude ein bequemer und schneller Zugang für Fluggäste, Besatzungen und ihr Gepäck, die im Oberflächenverkehr am Flughafen ankommen, geschaffen werden.

6.11 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten sicherstellen, daß den Fluggästen und Besatzungsmitgliedern ein schneller und zuverlässiger Zubringerdienst zwischen Stadtmitte und Flughafen zur Verfügung steht.

6.12 Empfohlene Praktik

Internationale Flughäfen sollten genügend Plätze für das Kurz- und Dauerparken von Kraftfahrzeugen zur Verfügung stellen.

6.13 Empfohlene Praktik

Es sollte in Erwägung gezogen werden, Gepäckschalter so nah wie möglich an den Ankunftsstellen des Zubringerverkehrs einzurichten.

6.14 Empfohlene Praktik

Ein "Tröpfelverfahren" für die ununterbrochene Abfertigung und das Einsteigen von Fluggästen und Besatzungsmitgliedern sowie das Einladen von Gepäck sollte anstelle des "Schubverfahrens" eingeführt werden immer wenn dies die Abfertigung beschleunigt.

6.15 Empfohlene Praktik

Besondere Aufmerksamkeit sollte der Verwendung von Sortier-, Beförderungs- und Ladeeinrichtungen für Gepäck geschenkt werden. Soweit wie möglich sollten Vorkehrungen getroffen werden für:

- a) mechanische Systeme, die in der Lage sind, große Mengen von Gepäck innerhalb kürzester Zeit und dem Verkehrsaufkommen entsprechend weiterzuladen;
- b) ein Gelände, wo die Möglichkeit besteht, Gepäckcontainer aufzubewahren und deren Inhalt neu zusammenzustellen;
- c) mechanische Vorrichtungen zur Behandlung und Aufbewahrung leerer Gepäckcontainer entsprechend dem Verkehrsaufkommen.

6.16 Empfohlene Praktik

Räume, die Besatzungsmitglieder aus betrieblichen Gründen aufsuchen müssen, sollten bequem erreichbar sein und nach Möglichkeit nebeneinander liegen.

IV. Ankommende Fluggäste, Besatzungsmitglieder und Gepäck

6.17 Empfohlene Praktik

Besondere Aufmerksamkeit sollte der Notwendigkeit angemessener, zu jeder Zeit verfügbarer Einrichtungen gewidmet werden, und geeignete Verfahren sollten eingeführt werden, die das Aussteigen der Fluggäste ohne Verzögerung gewährleisten, wobei das Verkehrsaufkommen der Großraumflugzeuge und die Möglichkeit der gleichzeitigen Abfertigung mehrerer Flugzeugladungen berücksichtigt werden sollte.

6.18 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten für eine ausreichende Anzahl von Abfertigungsschaltern sorgen, so daß Abfertigung von ankommenden Fluggästen und Besatzungsmitgliedern so schnell wie möglich durchgeführt werden kann. Zusätzliche Schalter sollten für komplizierte Fälle verfügbar sein, damit der Strom der Fluggäste nicht aufgehalten wird.

6.19 Empfohlene Praktik

Besondere Aufmerksamkeit sollte den Stellen geschenkt werden, an denen häufig Verzögerungen für die Fluggäste auftreten.

6.20 Empfohlene Praktik

Vorkehrungen sollten getroffen werden zur schnellen Entladung des Gepäcks aus dem Luftfahrzeug, einschließlich des in Containern transportierten Gepäcks sowie dessen unverzügliche Beförderung zu den Übergabestellen, damit es so zeitlich dort ankommt, daß den Fluggästen Wartezeiten erspart bleiben. Zu diesem Zweck sollten mechanische Entladungs- und Beförderungssysteme benutzt werden, wo es das Verkehrsaufkommen rechtfertigt, und eine ausreichende Anzahl von Abfertigungspersonal sollte jederzeit zur Verfügung stehen.

6.21 Empfohlene Praktik

An den Gepäckübergabestellen sollte genügend Platz sein, damit die Fluggäste ihr aufgegebenes Gepäck schnell erkennen und an sich nehmen können.

6.22 Empfohlene Praktik

Wo es das Gepäckaufkommen rechtfertigt, sollten mechanische Gepäckverteilungsanlagen an den Gepäckübergabestellen eingerichtet werden, die das Gepäck zu den Fluggästen hin bewegen, um ihnen die Gepäckentnahme zu erleichtern.

V. Transit und Durchgang von Fluggästen und Besatzungsmitgliedern

6.23 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten, soweit möglich, den Fluggästen erlauben an Bord zu bleiben und während des Auftankens das Ein- und Aussteigen gemäß den erforderlichen Sicherheitsregeln zu veranlassen.

6.23.1 Empfohlene Praktik

Es wird empfohlen, technische und regulative Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, daß die fahrbaren Fluggastbrücken zum und vom Luftfahrzeug während des Auftankens des Luftfahrzeuges weiter benutzt werden können.

6.24 Empfohlene Praktik

Es sollten Vorkehrungen getroffen werden, daß durchreisende Fluggäste, die von einem Flugzeug zum anderen überwechseln, an Abfertigungsschaltern der Luftverkehrsgesellschaften im Transitbereich abgefertigt werden, ohne daß sie durch die Abfertigungskontrollen gehen müssen.

6.25 Empfohlene Praktik

Es sollte den Fluggästen, besonders körperbehinderten Personen, wenn möglich, erlaubt werden, von einem Luftfahrzeug in das andere umzusteigen, wenn die Anschlußflüge sehr kurzfristig sind oder andere Umstände dies rechtfertigen.

6.26 Empfohlene Praktik

Vorkehrungen sollten getroffen werden, wonach sich Besatzungsmitglieder bei kurzen Transitzeiten per Fernsehen, Bildschreiber oder Telefon mit den verschiedenen Behördenstellen (z. B. der Flugverkehrskontrolle, dem MET-Büro) von irgendeiner Stelle nah der Landeposition des Flugzeuges, entweder auf dem Vorfeld oder in dessen Umgebung, in Verbindung setzen können ohne persönlich vorsprechen zu müssen.

VI. Verschiedene Einrichtungen und Dienste in Fluggastabfertigungsgebäuden

6.27 Empfohlene Praktik

Anlagen, die für die Benutzung der Fluggäste vorgesehen sind, sollten alle für deren Bequemlichkeit erforderlichen Einrichtungen aufweisen.

6.27.1 Empfohlene Praktik

Für Fluggäste, die ihr Gepäck auf internationalen Flughäfen erst später abholen, sollten Aufbewahrungseinrichtungen vorgesehen sein.

6.28 Empfohlene Praktik

Um den ein- und abgehenden Verkehrsfluß nicht zu behindern, sollten Einrichtungen in den Flughafengebäuden für Besucher geschaffen werden.

6.29 Empfohlene Praktik

In den Flughafengebäuden, in denen zollfreie Waren zum Verkauf angeboten werden, sollten die Geschäfte günstig liegen und ausreichenden Platz für Kunden bieten, um Stauungen und Störungen des Hauptstroms der Fluggäste zu vermeiden.

VII. Fracht- und Postabfertigung und Abfertigungseinrichtungen

6.30 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten Vorkehrungen treffen, damit Frachtflugzeuge und ihre Ladung im Luftfrachthof zugelassen und abgefertigt werden können.

6.31 Empfohlene Praktik

Luftfrachthöfe sollten leicht und schnell zugänglich sein, wobei die Raumansprüche der besonders großen LKW auf den Zubringerstraßen und zum Manövrieren vor den Flughafengebäuden berücksichtigt werden sollten.

6.32 Empfohlene Praktik

Jeder Luftfrachthof sollte mit Auf- und Abladerampen ausgerüstet sein, die den Ladeflächen der LKW angepaßt werden können.

6.33 Empfohlene Praktik

Mechanische und automatische Vorrichtungen zum Be- und Entladen, zur Weiterbeförderung und Lagerung von Fracht sollten dort, wo es gerechtfertigt ist, benutzt werden.

6.34 Empfohlene Praktik

In Luftfrachthöfen sollten zur Lagerung und Abfertigung von Luftfracht sowie zum Auf- und Abbau von Paletten- und Containerladungen ausreichende Räumlichkeiten in der Nähe des Zollbereichs zur Verfügung stehen, die bevollmächtigten Personen und Fahrzeugen sowohl vom Vorfeld als auch von der Straßenseite leicht zugänglich sind.

6.35 Empfohlene Praktik

Auf den internationalen Flughäfen oder an leicht erreichbaren Stellen außerhalb der Flughäfen sollten ausreichende Räumlichkeiten und Anlagen für die zeitweilige Lagerung leerer Container vorgesehen werden.

6.36 Empfohlene Praktik

Luftfrachthöfe sollten mit Lagerungseinrichtungen für besondere Fracht (z. B. Wertsachen, verderbliche Waren und lebende Tiere) ausgestattet sein. Jene Bereiche in Luftfrachthöfen, in denen Fracht und Postsendungen über Nacht oder für längere Zeit vor dem Versand auf dem Luftwege lagern, sollten gegen den Zutritt unberechtigter Personen gesichert sein.

6.37 Empfohlene Praktik

Auf den Luftfrachthöfen sollten Abstellplätze für nicht in Benutzung befindliches Abfertigungsgerät vorhanden sein, die so gelegen sind, daß sie den Fluß des ein- und ausgehenden Frachtverkehrs nicht stören.

6.38 Empfohlene Praktik

Wenn Großraumflugzeuge mit gemischter Personen- und Frachtladung in die Nähe des Fluggastabfertigungsgebäudes eingewiesen werden, sollten alle erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung stehen, damit unverzügliche Be- und Entladung sowie Weiterbeförderung von großen Frachtmengen zwischen Luftfahrzeug und Luftfrachthof sichergestellt sind. Zu diesem Zweck sollten Leitwege angelegt werden, die sich nicht mit denen für Fluggäste und Gepäck überschneiden.

6.39 Empfohlene Praktik

Wo erforderlich, sollten Möglichkeiten geschaffen werden für die unverzügliche genehmigte Beförderung von sperrigen oder schweren Sendungen von Flughafen zu den Räumlichkeiten des Importeurs, Agenten oder Frachtspediteurs, wobei diese Weiterleitung der Zollgenehmigung und anderen damit zusammenhängenden Bedingungen unterliegt.

6.40 Empfohlene Praktik

Auf internationalen Flughäfen sollten genügend große und leicht zu erreichende Bereiche zur Verfügung gestellt werden, wo Umschlagfracht aufgeteilt, aussortiert und zum sofortigen oder späteren Weitertransport wieder zusammengestellt werden kann.

6.41 Empfohlene Praktik

Wo das Luftpostaufkommen es rechtfertigt und wo es die Weiterbeförderung der Post beschleunigt, nach Meinung der Postbehörde, sollten angemessene Räume und Einrichtungen auf den internationalen Flughäfen für Bearbeitung, Sortierung und Weiterbeförderung von Luftpost vorgesehen werden.

C. Erforderliche Einrichtungen für Gesundheitsmaßnahmen
und den ärztlichen Notdienst

6.42 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten auf allen ihren größeren internationalen Flughäfen oder in deren Nähe für Einrichtungen und Dienste sorgen, die Impfungen und die Abgabe der entsprechenden Zeugnisse ermöglichen.

6.43 Empfohlene Praktik

Internationale Flughäfen sollten über angemessene Einrichtungen des Gesundheitswesens sowie der Tier- und Pflanzenquarantäne verfügen, damit entsprechende Maßnahmen in Hinblick auf Fluggesundheit, Besatzungen, Fluggäste, Gepäck, Fracht, Post und Bordvorräte durchgeführt werden können.

6.44 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten dafür sorgen, daß sich im Transit befindliche Fluggäste und Besatzungen in Räumen des Flughafengebäudes aufhalten können ohne sich der Gefahr einer Krankheit durch Ansteckung oder durch krankheitsübertragende Insekten auszusetzen, und falls notwendig, sollten Einrichtungen vorgesehen werden für den Transport der Fluggäste und Besatzungen zu einem anderen Flughafengebäude oder einem nahegelegenen Flughafen ohne ihre Gesundheit auf irgendeine Weise zu gefährden. Ähnliche Regelungen und Einrichtungen sollten auch in Hinblick auf Tiere ermöglicht werden.

6.45 Empfohlene Praktik

In Zusammenarbeit mit Flughafenbehörden und Luftverkehrsunternehmen sollten Vertragsstaaten gemäß den Empfehlungen und Formen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) alle Vorkehrungen treffen, um sicherzustellen, daß Vorbereitung, Behandlung, Lagerung und Auftragen von Verpflegungs- und Wasservorräten, die für den Verbrauch auf den Flughäfen und an Bord bestimmt sind, hygienisch ausgeführt werden.

6.46 Empfohlene Praktik

In Zusammenarbeit mit Flughafenbehörden und Fluglinienunternehmen sollten Vertragsstaaten gemäß der Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) sicherstellen, daß ein wirksames System eingesetzt wird zur sicheren Entfernung und Vernichtung von Exkrementen, Abfall, verbrauchtem Wasser, Essensresten und nicht aufgetrachem und verdorbenem Essen sowie von anderen gesundheitsgefährdenden Stoffen.

6.47 Empfohlene Praktik

Auf internationalen Flughäfen sollten ärztliche Einrichtungen in einem für Erste-Hilfe-Leistungen für Besatzungen und Fluggäste angemessenen und vertretbaren Umfang zur Verfügung stehen.

D. Erforderliche Einrichtungen für die Abfertigungskontrollen
und die Durchführung der Kontrolldienste

6.48 Empfohlene Praktik

Räumlichkeiten und Einrichtungen für die für die Abfertigungskontrolle zuständigen Dienststellen sollten soweit wie möglich aus öffentlichen Mitteln bereitgestellt werden.

6.49 Norm

Falls die in 6.48 gemeinten Räumlichkeiten und Einrichtungen nicht aus öffentlichen Mitteln bereitgestellt werden, sollten Vertragsstaaten sicherstellen, daß jene Räumlichkeiten und Einrichtungen zu Bedingungen überlassen werden, die nicht ungünstiger sind als jene, die auf Unternehmer anderer in diesen Staat einreisender Verkehrsträger, die Räumlichkeiten und Einrichtungen in einem vergleichbaren Maße beanspruchen, angewandt werden.

6.50 Norm

Vertragsstaaten sollen auf internationalen Flughäfen für einen normalen Dienst der zuständigen Behörden sorgen, ohne für Dienste, die während der regulären Arbeitszeit geleistet werden, Gebühren zu erheben.

6.50.1 Norm

Vertragsstaaten sollen reguläre Dienststunden in Übereinstimmung mit den Zeiten des größten Arbeitsanfalles für die zuständigen Behörden auf internationalen Flughäfen einführen.

Anmerkung 1: Absätze 6.50 und 6.50.1 sollten gemäß Artikel 1 und 95 der Internationalen Gesundheitsvorschriften (1969) befolgt werden, welche vorsehen, daß eine ärztliche Untersuchung einschließlich Prüfung der Impfzeugnisse zu jeder Tages- oder Nachtzeit kostenlos durchgeführt wird.

Anmerkung 2: Gemäß Anhang 15 - Flugsicherungsberatungsdienste - sind die Staaten verpflichtet, die Arten und Dienststunden der zur Verfügung stehenden Abfertigungsdienste (Zoll, Einwanderung, Gesundheitswesen) auf ihren internationalen Flughäfen zu veröffentlichen.

6.51 Empfohlene Praktik

Angemessene Maßnahmen sollten ergriffen werden, um ausreichende Abfertigungsmöglichkeiten während der regulären Dienststunden zu gewährleisten.

Anmerkung: Wo Verkehrsaufkommen und vorhandene Räumlichkeiten und Einrichtungen dies rechtfertigen, sollten Vertragsstaaten in Erwägung ziehen, Abfertigungskontrollen für Fluggäste und deren Gepäck in mehr als einem Flughafengebäude auf internationalen Flughäfen durchzuführen.

6.52 Norm

Außerhalb der unter 6.50.1 genannten regulären Arbeitsstunden sollen Vertragsstaaten dafür sorgen, daß diese Dienststellen den Haltern unter Bedingungen zur Verfügung stehen, die nicht ungünstiger sind als jene, die auf andere in diesen Staat einreisender Verkehrsunternehmen angewandt werden.

6.53 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten regeln, daß ein Staat dem anderen erlaubt, Vertreter der zuständigen Behörden in seinem Gebiet zu stationieren, die die Kontrolle von Luftfahrzeugen, Fluggästen, Passagieren, Gepäck, Fracht und Lapiere für Zoll, Einwanderung, Gesundheitswesen sowie Tier- und Pflanzenquarantäne bereits vor dem Ausflug des Luftfahrzeuges nach dem anderen Staat durchführen, wenn derartige Maßnahmen die Abfertigung nach der Landung in dem anderen Staat erleichtern.

E. Einrichtungen für den Geldwechsel

6.54 Norm

Vertragsstaaten sollen die amtlichen Bestimmungen über den Umtausch von Zahlungsmitteln anderer Staaten in Landeswährung durch Aushang auf ihren internationalen Flughäfen öffentlich bekanntmachen.

6.55 Norm

Vertragsstaaten, welche Devisenkontrollen ausüben, sollen

- a) die jeweiligen amtlichen Wechselkurse veröffentlichen;
- b) solche Wechselkurse, die auf den jeweiligen internationalen Flughäfen von besonderem Interesse sein dürften, aushängen oder sonst zur Verfügung stellen.

6.56 Norm

Vertragsstaaten, die keine oder nur eine beschränkte Devisenkontrolle ausüben, sollen dafür sorgen, daß diese Tatsache auf ihren internationalen Flughäfen durch Aushang bekanntgemacht wird.

6.57 Empfohlene Praktik

Hat ein Vertragsstaat für die Währung eines anderen Staates keinen festen Devisenkurs eingeführt, so sollte er auf seinen internationalen Flughäfen auf den bestehenden freien Devisenkurs hinweisen.

6.58 Norm

Vertragsstaaten sollen zu den Zeiten, die den Bedürfnissen des Reisepublikums entsprechen, auf ihren internationalen Flughäfen Stellen für den offiziellen Devisenumtausch unterhalten oder private Stellen dazu ermächtigen.

Anmerkung: Der Einsatz von Automaten auf einigen internationalen Flughäfen, die es einem abfliegenden Fluggast ermöglichen, zu jeder Tages- oder Nachtzeit Währung seines Bestimmungslandes zu erwerben, hat sich als wertvolle Hilfe erwiesen und sollte von den Vertragsstaaten in diesem Zusammenhang in Erwägung gezogen werden.

6.59 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten, welche die Ein- und Ausfuhr von Devisen beschränken, sollten den Reisenden Bescheinigungen über den Betrag der bei der Einreise mitgeführten Devisen ausstellen, und diesen Reisenden erlauben, gegen Rückgabe der Bescheinigung den gleichen Betrag bei der Ausreise wieder auszuführen. Zu demselben Zweck kann eine Eintragung in den Paß oder in einen anderen amtlichen Reiseausweis erfolgen.

6.60 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten, welche die Einfuhr eigener Zahlungsmittel verbieten oder beschränken, sollten angemessene Einrichtungen schaffen, um den aus dem Ausland kommenden Reisenden, die einen Betrag über der amtlich festgesetzten Höchstgrenze anmelden, die Möglichkeit zu geben, diesen Betrag auf dem internationalen Einreise-flughafen zu hinterlegen und bei der Ausreise an derselben oder jeder anderen, von den zuständigen Behörden festzulegenden Stelle wieder zurückzuverlangen.

Kapitel 7 - Landung außerhalb internationaler Flughäfen

A. Allgemeines

7.1 Norm

Jeder Vertragsstaat soll sicherstellen, daß seine Behörden einem Luftfahrzeug, das aus Gründen, die sich der Kontrolle des verantwortlichen Luftfahrzeugführers entziehen, außerhalb eines internationalen Flughafens gelandet ist, jede Hilfe angedeihen lassen und daher Kontrollformalitäten und -verfahren in diesen Fällen auf ein Mindestmaß beschränken.

7.2 Norm

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder das rangnächste zur Verfügung stehende Besatzungsmitglied soll veranlassen, daß die Landung so schnell wie möglich den zuständigen Behörden gemeldet wird.

B. Kurzer Zwischenaufenthalt

7.3 Norm

Wenn vorauszusehen ist, daß das Luftfahrzeug seinen Flug innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit fortsetzen kann, sollen die folgenden Verfahren angewandt werden:

7.3.1 Norm

Kontrollmaßnahmen sollen auf jene beschränkt werden, die sicherstellen, daß das Luftfahrzeug mit derselben Ladung wieder abfliegt, die es bei seiner Ankunft an Bord hatte. Falls die Ladung oder ein Teil davon aus betrieblichen oder anderen Gründen auf diesem Flug nicht weiterbefördert werden kann, sollen die Behörden die Abfertigungsformalitäten beschleunigt durchführen und bei der schnellen Weiterbeförderung dieser Ladung zu ihrem Bestimmungsort behilflich sein.

7.3.2 Norm

Falls notwendig, sollen die Behörden ein geeignetes, unter ihrer Aufsicht stehendes Gebiet bestimmen, in dem sich Fluggäste und Besatzungen während der Reiseunterbrechung aufhalten können.

7.3.3 Norm

Es soll nicht verlangt werden, daß der verantwortliche Luftfahrzeugführer die Abfluggenehmigung bei mehr als einer Verwaltungsstelle beantragen muß (außer Flugverkehrsfreigaben).

C. Keine Weiterführung des Fluges

7.4 Norm

Wenn vorauszusehen ist, daß das Luftfahrzeug sehr lange aufgehalten wird oder nicht in der Lage ist, seinen Flug fortzusetzen, sollen folgende Bestimmungen angewandt werden:

7.4.1 Norm

Bis der verantwortliche Luftfahrzeugführer Anweisungen der zuständigen Behörden erhält, oder falls er oder seine Besatzung nicht in der Lage sind, mit diesen Behörden Verbindung aufzunehmen, ist er berechtigt, die Notmaßnahmen zu ergreifen, die er für die Gesundheit und Sicherheit der Fluggäste und Besatzung für notwendig hält und auch um den Verlust oder die Beschädigung des Luftfahrzeuges selbst und seiner Ladung zu vermeiden oder so klein wie möglich zu halten.

7.4.2 Norm

Falls die notwendigen Formalitäten nicht sofort durchgeführt werden können, sind Fluggäste und Besatzung berechtigt, sich eine geeignete Unterkunft zu besorgen bis diese Formalitäten erledigt sind.

7.4.3 Norm

Falls aus Sicherheitsgründen die Fracht, Bordvorräte und das unbegleitete Gepäck aus dem Luftfahrzeug ausgeladen werden müssen, sollen diese Gegenstände auf einem in der Nähe liegendem Platz abgestellt werden und dort verbleiben, bis die notwendigen Formalitäten erledigt sind.

7.4.4 Norm

Die Post soll so behandelt werden, wie in Artikel 187 und 188 - Detaillierte Bestimmungen - des Weltpostvertrages von Tokio (1969) vorgesehen ist.

Anmerkung: Artikel 187 und 188 - Detaillierte Bestimmungen - des Weltpostvertrages von Tokio (1969) lauten wie folgt:

"Artikel 187 - Schritte, die im Falle einer Flugunterbrechung oder einer Fehlleistung der Post einzuleiten sind:

1. Wenn ein Luftfahrzeug den Flug für so lange unterbricht, daß eine Verzögerung der Postbeförderung wahrscheinlich ist oder wenn aus irgendeinem anderen Grunde die Post nicht an dem auf der Übergabenachweisung A7 angegebenen Anflughafen ausgehändigt wird, sollen die Postsäcke von einem Bediensteten der Behörden des Landes, wo die Flugunterbrechung stattfindet, übernommen werden. Diese Bediensteten sollen für Weiterbeförderung der Post auf dem schnellstmöglichen Wege (Luft- oder Wasser- und Landweg) sorgen.

2. Das Amt, das die Weiterbeförderung veranlaßt hat, benachrichtigt in diesem Fall die Herkunftssämter der einzelnen Postsendungen unter Verwendung des Formulars C 14, auf dem es namentlich angibt, mit welchem Flugzeug die Post angekommen ist, und auf welche Weise (Luftpost oder mit Bodenverkehrsmitteln) sie an ihren Bestimmungsort weiterbefördert wurde."

"Artikel 188 - Maßnahmen bei Unfällen.

1. Kann ein Flugzeug infolge eines Unfalls nicht weiterfliegen und die Post nicht zu dem vorgesehenen Bestimmungsorten bringen, hat das Bordpersonal die Postsendungen dem Postamt zu übergeben, das dem Unfallort am nächsten liegt, oder das am besten für die Weiterbeförderung der Post geeignet ist. Ist das Bordpersonal verhindert, schaltet sich dieses Postamt, sobald es von dem Unfall benachrichtigt wurde, ein und übernimmt die Postsendungen um sie auf dem schnellsten Wege an ihren Bestimmungsort weiterzubefördern, nachdem es den Zustand der Postsendungen geprüft und gegebenenfalls beschädigte Sendungen instandgesetzt hat.
2. Die Verwaltung des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat, unterrichtet die Verwaltung der Orte, an denen das Flugzeug vor dem Unfall gelandet war, telegrafisch über den Verbleib der Post, und diese Verwaltungen benachrichtigen ihrerseits telegrafisch die übrigen beteiligten Verwaltungen.

3. Die Verwaltungen, von denen das verunglückte Flugzeug Postsendungen an Bord hatte, übermitteln der Verwaltung des Landes, in dem sich der Unfall ereignet hat, eine Durchschrift des Lieferscheins AV 7.
4. Das mit der Abwicklung der Angelegenheit befaßte Postamt teilt anschließend den Bestimmungsorten der verunglückten Postsendungen auf dem entsprechenden Kontrollschein die Einzelheiten des Unfalls und das Ergebnis seiner Feststellungen mit. An die Herkunftsorte der Postsendungen und an die Verwaltung des Landes, in dem die betroffene Luftfahrtgesellschaft beheimatet ist, geht jeweils eine Kopie des Kontrollscheins. Diese Papiere werden auf dem schnellsten Weg (Luft oder Boden) abgeschickt."

Kapitel 8 - Sonstige Bestimmungen für die Verkehrserleichterung

A. Sicherheitsleistungen und Befreiung von Einziehung oder Beschlagnahme

8.1 Empfohlene Praktik

Verlangt ein Vertragsstaat vom Halter Sicherheitsleistungen zur Deckung seiner aufgrund der Landesgesetze über Zölle, Einreise, Gesundheitswesen, Tier- und Pflanzenquarantäne usw. sich ergebende Verpflichtungen, dann sollte er, wenn irgend möglich, mit einer einzigen umfassenden Sicherheitsleistung einverstanden sein.

8.2 Empfohlene Praktik

Luftfahrzeuge, Bodenausrüstungen, Sicherheitsausrüstung, Ersatzteile und technische Vorratslager, die einem Fluglinienunternehmen gehören und sich in einem Vertragsstaat (nicht jedoch in dem Vertragsstaat, in dem das Fluglinienunternehmen seinen Hauptsitz hat) befinden und für den Betrieb eines internationalen, diesen Vertragsstaat bedienenden Flugliniendienstes verwendet werden, sollten den Gesetzen dieses Vertragsstaates nicht unterliegen, die eine Einziehung oder Beschlagnahme von Luftfahrzeugen, Ausrüstungen, Teilen oder Vorräten für den öffentlichen Gebrauch vorsehen; unberührt hiervon bleibt das Recht zur Beschlagnahme aufgrund von Verstößen gegen die Gesetze des betreffenden Vertragsstaates.

B. Fehlerhafte Erstellung von Dokumenten und Bußen hierfür

8.3 Norm

Während der Überprüfung der Papiere sollen die zuständigen Behörden dem Bevollmächtigten oder dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer, soweit dies ohne ungebührliche Verzögerung geschehen kann, entweder die Gelegenheit geben, irgendwelche Fehler zu verbessern, oder diese Fehler selbst verbessern, wenn sie die Gewißheit haben, daß diese reine Schreibfehler sind und nicht in der Absicht gemacht wurden, die Gesetze des Vertragsstaates zu verletzen.

8.4 Norm

Werden Fehler in Papieren gefunden, so sollen weder der Halter noch der Bevollmächtigte mit einer Geldstrafe belegt werden, bevor ihnen nicht Gelegenheit geboten wurde, die zuständigen Behörden davon zu überzeugen, daß der Fehler versehentlich geschehen und nicht ernsthafter Natur war.

C. Erleichterung der Suche, Rettung, Unfalluntersuchung und Bergung

8.5 Norm

Vorbehaltlich irgendwelcher Bestimmungen der Anhänge 12 (Such- und Rettungsdienst) und 13 (Flugunfalluntersuchung) soll jeder Vertragsstaat Vorkehrungen treffen, damit qualifiziertem Personal, das im Zusammenhang mit dem Verlust oder der Beschädigung eines Luftfahrzeuges für die Suche, Rettung, Untersuchung, Instandsetzung oder Bergung benötigt wird, die Einreise zum zeitweiligen Aufenthalt in sein Gebiet ermöglicht wird.

8.6 Norm

Jeder Vertragsstaat soll die zeitweilige Einfuhr aller Luftfahrzeuge, Werkzeuge, Ersatzteile und Geräte in sein Gebiet erleichtern, die für die Suche, Rettung, Untersuchung, Instandsetzung oder Bergung des beschädigten Luftfahrzeuges eines anderen Staates benötigt werden. Diese Gegenstände sollen zeitweilig zoll- und abgabenfrei eingeführt werden können und sollen keinerlei Bestimmungen unterliegen, welche die Einfuhr von Gütern beschränken.

Anmerkung: Es wird vorausgesetzt, daß diese Bestimmung die Anwendung der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Gesundheitswesen und der Tier- und Pflanzenquarantäne, falls notwendig, nicht ausschließt.

8.7 Norm

Jeder Vertragsstaat soll die Rückführung sowohl des beschädigten als auch des zu Hilfe gekommenen Luftfahrzeuges aus seinem Gebiet erleichtern, zusammen mit den Werkzeugen, Ersatzteilen und Geräten, die zum Zwecke der Suche, Rettung, Untersuchung, Instandsetzung oder Bergung eingeführt worden waren.

8.8 Norm

Beschädigte Luftfahrzeuge oder deren Teile, sowie alle darin befindlichen Bordvorräte und Fracht unterliegen zusammen mit Luftfahrzeugen, Werkzeugen, Ersatzteilen oder Geräten, die für die vorübergehende Verwendung zum Zwecke der Suche, Rettung, Untersuchung, Instandsetzung oder Bergung eingeführt wurden, den Bestimmungen der einschlägigen Gesetze des betreffenden Staates, wenn sie nicht innerhalb einer bestimmten, von diesem Vertragsstaat festzulegenden Frist wieder ausgeführt worden sind.

8.9 Norm

Falls es im Zusammenhang mit einer Untersuchung eines Unfalles in Zivilluftfahrt notwendig wird, ein Teil oder Teile eines beschädigten Luftfahrzeuges nach einem anderen Vertragsstaat zur technischen Untersuchung oder Prüfung zu senden, soll jeder beteiligte Vertragsstaat sicherstellen, daß jenes Teil oder jene Teile ohne Verzögerung abgeschickt werden. Ebenso sollen die beteiligten Vertragsstaaten die Rückführung eines solchen Teiles oder solcher Teile nach dem die Unfalluntersuchung ausführenden Staat erleichtern, sollte dieser Staat es oder sie für den Abschluß der Untersuchung benötigen.

D. Hilfsflüge in Naturkatastrophengebiete

8.10 Norm

Vertragsstaaten sollen den Einflug in ihre Gebiete bzw. den Abflug aus ihren Gebieten von Luftfahrzeugen erleichtern, die Hilfsflüge in Naturkatastrophengebiete unternehmen, wenn diese von anerkannten internationalen Organisationen oder von den Vertragsstaaten selbst betrieben werden. Solche Flüge sollen sobald wie möglich nach Erhalt der Zustimmung des Empfängerstaates aufgenommen werden.

8.11 Norm

Vertragsstaaten sollen sicherstellen, daß das Personal und die Gegenstände, welche auf den unter 8.10 erwähnten Hilfsflügen ankommen, ohne unnötige Verzögerung abgefertigt werden.

E. Anwendung der Internationalen Gesundheitsvorschriften und dazugehöriger Bestimmungen

8.12 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten sich im Zusammenhang mit sanitären Überwachungsmaßnahmen auf dem Gebiet der internationalen Zivilluftfahrt an die betreffenden Bestimmungen der Internationalen Gesundheitsvorschriften (1969) der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und deren Nachträge halten.

8.13 Empfohlene Praktik

Wo es die epidemiologischen Bedingungen erlauben und sich daraus eine Verminderung oder Ausschaltung vorgeschriebener sanitärer Maßnahmen ergibt, sollten Vertragsstaaten gemäß Art. 89 d) der Internationalen Gesundheitsvorschriften (1969) ihre Hoheitsgebiete zusammenfassen oder Abkommen zum Zwecke der sanitären Überwachung schließen.

8.14 Empfohlene Praktik

Jeder Vertragsstaat sollte Vorkehrungen treffen, damit es allen beteiligten Agenturen ermöglicht wird, den Fluggästen rechtzeitig vor dem Abflug Aufstellungen der von den Behörden der Bestimmungsländer geforderten Impfungen sowie Impfbescheinigungsformblätter gemäß den Internationalen Gesundheitsvorschriften (1969), auszuhändigen. Vertragsstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Impferzte zu veranlassen, die Internationale Impfbescheinigung zu benutzen, damit eine einheitliche Anerkennung sichergestellt wird.

61.

8.15 EMPFOHLENE PRAKTIK: Es wird empfohlen, daß die Unternehmer dem etwaigen Verlangen eines Signatarstaates nachkommen, den Gesundheitsbehörden des Signatarstaates, in dem das Flugzeug landet, sofort über Funk jeden Krankheitsfall mit Ausnahme der üblichen Luftkrankheit zu melden, damit die betroffenen Stellen das für die Gesundheitsformalitäten bei der Ankunft notwendige medizinische Personal und Material bereitstellen können.

Kapitel 9 - Sicherheitsbestimmungen *)

9.1 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten sicherstellen, dass entsprechend bevollmächtigte Beamte an ihren internationalen Flughäfen zur Behandlung von vermuteten oder tatsächlichen Fällen gesetzwidriger Eingriffe in die internationale Zivilluftfahrt bereitstehen.

9.2 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten alle nötigen Massnahmen ergreifen, um jegliche Mitnahme von Waffen an Bord, deren Mitführen oder Tragen nicht zugelassen ist, zu verhindern.

9.2.1 Empfohlene Praktik

Vertragsstaaten sollten gleichfalls die unter 9.2 vorgesehenen Massnahmen bei Luftfahrzeugen ohne Personenbeförderung ergreifen.

9.3 Empfohlene Praktik

Das Mitführen von Waffen von Gesetzesvertretern und anderen bevollmächtigten Personen an Bord bei Dienstausbung wird durch die Gesetze des betreffenden Staates geregelt. In anderen Fällen sollte das Mitführen von Waffen nur erlaubt sein, wenn ein bevollmächtigter Vertreter des Halters oder ggf. ein Sicherheitsbeamter die Waffen untersucht hat, um festzustellen, dass sie nicht geladen sind, wenn dies zutrifft, und nur wenn sie an einer den Fluggasten unerreichen Stelle von den bevollmächtigten Vertretern des Halters oder von einem Sicherheitsbeamten hinterlegt worden sind.

9.4 Empfohlene Praktik

Die Vertragsstaaten sollten die erforderlichen Verfahren entwickeln, um die Mitnahme von Sprengstoffen oder Brandsätzen ohne Erlaubnis im Gepäck oder in den für den Transport bestimmten Waren zu verhindern.

9.5 Empfohlene Praktik

Luftfahrzeuge, welche für einen Überfall während der Zwischenlandungen in Frage kommen, sollten abgesondert und unter besonderer Überwachung stehen. Die Flughafenbehörden sollten eine möglichst frühe Vorausmeldung über den Einflug eines solchen Luftfahrzeuges erhalten.

*) Diesbezügliche Bestimmungen sind auch in anderen Kapiteln und Anhängen enthalten.

ANHANG II

ABTEILUNG ERLEICHTERUNG (FAL)
ENTWURF DER TAGESORDNUNG - NEUNTE SITZUNG

1. BERICHT ÜBER DIE BISHERIGEN ARBEITEN, NAMENTLICH ÜBER DEN ANWENDUNGSSTAND DER SIEBTEN FASSUNG VON ANHANG 9

Anmerkung: Das Sekretariat wird einen Bericht über die Arbeiten der Organisation auf dem Gebiet der Erleichterung seit der letzten Sitzung der Abteilung vorlegen. Der Bericht wird sich eingehend mit den Bemühungen befassen, die unternommen wurden, um dafür zu sorgen, daß die Bestimmungen der 7. Fassung des Anhangs 9 in größerem Maße Anwendung finden, und er wird aufzeigen, welchen Aspekten des Anhangs die Signatarstaaten und ihre Unternehmer noch besondere Aufmerksamkeit widmen sollten. Außerdem werden die Arbeiten der nationalen Erleichterungsausschüsse, der Sitzungen anderer Organe zum Thema Erleichterungen usw. besprochen, und es wird erwartet, daß die Signatarstaaten und die internationalen Organisationen ihrerseits darüber berichten, was in den Bereichen, die sie besonderes interessieren, getan wurde.

2. FORMALITÄTEN BEI DER EIN- UND AUSREISE DER FLUGZEUGE

a) Beschreibung, Zweck und Verwendung der Flugzeugpapiere

Anmerkung: Die Abteilung könnte sich vor dem Hintergrund des ständig steigenden Reise- und Frachtverkehrs und des zunehmenden Einsatzes von Großraumflugzeugen mit den für die Abfertigung der Flugzeuge erforderlichen Papieren befassen und dabei die Richtlinien berücksichtigen, die der Rat erlassen hat, nachdem er im Jahr 1976 den Stand der Anwendung des Anhangs 9 in seiner 7. Fassung, speziell der Absätze 2.4, 2.5 und 2.7.1, geprüft hat. Die Abteilung könnte z.B. überlegen,

1. ob die empfohlene Praktik 2.6 betreffend die Aufhebung der Passagierliste nunmehr zur Norm erhoben werden sollte (was entsprechende Änderungen anderer Bestimmungen des Anhangs zur Folge hätte),

2. ob die allgemeine Erklärung weiter vereinfacht oder ihre Verwendung auf bestimmte Fälle beschränkt werden kann.

b) Ein- und Ausreiseformalitäten

Anmerkung: An dieser Stelle der Tagesordnung können Änderungsvorschläge zu den Bestimmungen der Abschnitte C bis F von Kapitel 2 des Anhangs gemacht werden. Die Abteilung könnte sich mit folgenden Punkten befassen:

1. Prüfung der Änderungen an den Absätzen 2.11 und 2.14, die sich aus den gemäß Absatz 2 a) getroffenen Maßnahmen ergeben würden.
2. Erörterung der Möglichkeit, Absatz 2.16 des Anhangs 9 zur Norm zu erheben, wenn die Signatarstaaten keine wesentlichen Schwierigkeiten bei der Anwendung dieser Bestimmung haben.

c) Vernichtung der Insekten in den Flugzeugen

Anmerkung: Die Abteilung wird über die Maßnahmen der Weltgesundheitsbehörde hinsichtlich der Verwendung eines neuen Insektenschutzmittels zur Vernichtung von Insekten in Flugzeugen, sowie über alle anderen neuen Fakten in diesem Bereich unterrichtet und stellt fest, ob Änderungen notwendig sind, um die Bestimmungen des Kapitels 2, Abschn. G des Anhangs 9 in seiner 7. Fassung auf den neuesten Stand zu bringen.

d) Bestimmungen betreffend die internationalen Flüge außerhalb des internationalen Linienverkehrs

Anmerkung: Dieser Punkt der Tagesordnung gibt der Abteilung die Möglichkeit, sich mit den Schwierigkeiten zu befassen, auf welche die Unternehmer von nicht regelmäßigen Flügen beim Überfliegen oder bei der Landung in den Signatarstaaten stoßen. Da sich diese Art des Flugbetriebs in einigen Teilen der Welt immer mehr ausbreitet, könnte die Abteilung die derzeitigen Bestimmungen des Kapitels 2, Abschn. H von Anhang 9, 7. Fassung, prüfen um festzustellen, ob Verbesserungen möglich sind. Die Abteilung könnte z.B.

1. den Absatz 2.30.4 prüfen und feststellen, inwieweit er sich mit dem Absatz 2.30.1 deckt,
2. einige Änderungen in Bezug auf Absatz 2.31 erörtern, um hier mehr Klarheit zu schaffen und somit die Zahl der diesen Absatz betreffenden aktenkundigen Differenzen zu senken (s. Prüfung des Anwendungsstands durch den Rat im Jahr 1976);
3. über die Möglichkeit, einige Bestimmungen neu zu ordnen und möglicherweise zu sinnvollen Rubrik-Untertiteln zusammenzufassen, diskutieren.

3. FORMALITÄTEN BEI DER EIN- UND AUSREISE VON PERSONEN

a) Bedingungen und Formalitäten bei der Einreise

Anmerkung: Das Volumen des internationalen Reiseverkehrs hat sich seit der letzten Sitzung der Abteilung FAL im Jahr 1973 beträchtlich vergrößert, und es wird immer notwendiger, die Formalitäten zu vereinfachen und die Einreise auf den internationalen Flughäfen zu beschleunigen. Dieser Punkt der Tagesordnung gibt der Abteilung Gelegenheit zu einer

Diskussion über diesbezügliche Vorschläge unter Berücksichtigung der Richtlinien, die der Rat erlassen hat, nachdem er im Jahr 1976 den Stand der Anwendung des Anhangs 9, speziell der Absätze 3.8.2, 3.8.3 und 3.10 geprüft hat. In diesem Zusammenhang könnte sich die Abteilung mit folgenden Fragen befassen:

1. etwaige Umwandlung des derzeitigen Absatzes 3.5.3 in eine Norm zum Zweck einer weitergehenden Vereinfachung der Verfahren für die Ausstellung von Reisepässen.
2. Einfügung eines Vermerks über die Paßkarte in Kapitel 3, Abschn.B-I als Folge der vom Schlußbericht der Sachverständigengruppe Paßkarte angeregten und von der ICAO getroffenen Maßnahmen.
3. Andere Maßnahmen, die getroffen werden könnten, um die Staaten zur Aufhebung der Visa für vorübergehend Einreisende zu veranlassen, (vgl. Absatz 3.7 des Anhangs).
4. Änderungen an Absatz 3.12 des Anhangs aufgrund der Entscheidungen der WHO in Bezug auf bestimmte Quarantänekrankheiten.
5. Schwierigkeiten auf zahlreichen internationalen Flughäfen aufgrund der langsamen Beförderung des Gepäcks zu den Gepäckausgabestellen und Maßnahmen, die zur Verbesserung dieser Situation getroffen werden könnten.

b) Bedingungen und Formalitäten bei der Ausreise

Anmerkung: Bei der Diskussion über die Formalitäten und Prozeduren in Zusammenhang mit der Abfertigung der Passagiere und ihres Gepäcks bei der Abreise könnte die Abteilung unterscheiden zwischen den Zoll- und Polizeiformalitäten auf der einen Seite und den zum Schutz der Sicherheit von Flughafen und Flugzeugen erforderlichen Formalitäten auf der anderen Seite. Hinsichtlich der ersteren dürften Verbesserungen möglich sein, und darüber hinaus sollte die Abteilung über Möglichkeiten beraten, die Passagiere und ihr Gepäck vom Augenblick ihrer Ankunft am Flughafen bis zum Augenblick ihres Abflugs schneller an jeden beliebigen Punkt zu bringen. Bezüglich der Sicherheit könnte die Abteilung die Aspekte derjenigen Prozeduren prüfen, die in den Bereich der Erleichterung fallen, namentlich die Möglichkeit einer Änderung der Absätze 3.25 und 3.28 im Licht der Richtlinien des Rates vom 15. Dezember 1977 (C-DEX 92/17).

c) Verschiedene Fragen in Zusammenhang mit der Ein- und Ausreise von Personen

Anmerkung: Dieser Punkt wurde in die Tagesordnung aufgenommen, um die Prüfung aller die Ein- und Ausreise von Personen betreffenden und nicht bereits in den Punkten 3. a) und 3 b) behandelten Fragen zu ermöglichen. So befaßt sich z.B. die Abteilung regelmäßig mit dem Schutz der Passagiere und Besatzungsmitglieder und mit der Art, wie diese zu behandeln sind.

FORMALITÄTEN BEI DER EIN- UND AUSFUHR VON WAREN UND ANDEREN GEGENSTÄNDEN

a) Elektronische Datenverarbeitung

Anmerkung: Auf ihrer 8. Sitzung hat die Abteilung FAL in das Kapitel 4 des Anhangs einen neuen Teil B mit den Absätzen 4.4 bis 4.6 betreffend die elektronische Datenverarbeitung aufgenommen. Seither wird in zunehmendem Maße von der elektronischen Datenverarbeitung Gebrauch gemacht, um alle Bewegungen der Luftfracht vom Absender bis zum Empfänger einschließlich der Abwicklung der Zoll- und sonstigen Formalitäten zu steuern. Die Technik der elektronischen Datenverarbeitung wurde anhand der Erfahrungen seit ihren ersten Anfängen verbessert, und die Abteilung könnte sich mit den neuen Fakten auf diesem Gebiet befassen und erörtern, in welchem Maße ihnen in Kapitel 4 des Anhangs Rechnung getragen werden könnte. So könnte die Abteilung z.B. die Umwandlung von Absatz 4.4 in eine Norm ins Auge fassen, um zu erreichen, daß die Staaten mehr als bisher bei der Abfertigung Papiere gelten lassen, die von elektronischen Datenverarbeitungsanlagen erstellt wurden.

b) Abfertigung der Waren bei der Ausfuhr

Anmerkung: Das Volumen des internationalen Luftfrachtverkehrs wird von Jahr zu Jahr umfangreicher, wozu die erhöhte Kapazität der Großraumflugzeuge für Passagiere und Fracht beiträgt. Die Kosten am Boden machen nach wie vor einen erheblichen Anteil der Gesamtkosten aus, und so sind die Staaten und die Unternehmer wahrscheinlich darauf bedacht, alles zu tun, was in ihrer Macht steht, um diese Kosten zu senken. Die Fragen in Zusammenhang mit dem Transport am Boden werden unter Punkt 6 der Tagesordnung geprüft, die Fragen in Zusammenhang mit der Einfuhr anschließend unter Punkt 4 c); an dieser Stelle könnte die Abteilung dagegen untersuchen, welche Maßnahmen getroffen werden könnten, um

1. weiterhin die Zahl der Dokumente zu senken, die für die Abfertigung von Waren zur Ausfuhr auf dem Luftweg benötigt werden,
2. weiterhin die Formalitäten in Zusammenhang mit der Abfertigung dieser Maßnahmen zu vereinfachen und zu beschleunigen.

c) Abfertigung der Waren bei der Einfuhr

Anmerkung: Um den Zeitverlust bei der Einfuhr zu verringern und die Aushändigung der Waren an die Empfänger zu beschleunigen, könnte die

Abteilung die seit der letzten Sitzung eingetretenen neuen Fakten prüfen und die Möglichkeit erörtern, weitere Schritte in Richtung auf eine Beschleunigung der Warenabfertigung bei der Einfuhr zu tun. Dabei könnte sie sich z.B. mit folgenden Aspekten befassen:

1. Faktoren, die dazu beitragen, daß die Sendungen so lange in den Frachtflughäfen lagern; etwaige Verbesserungsmaßnahmen
2. Möglichkeiten zur Einschränkung der Anforderungen und/oder Vereinfachung der Bestimmungen hinsichtlich der Dokumente für die auf dem Luftweg eingeführten Waren.

d) Verschiedene Fragen in Zusammenhang mit der Ein- und Ausfuhr von Luftfracht und anderen Gegenständen

Anmerkung: An dieser Stelle werden alle die Luftfracht und andere Artikel betreffenden Fragen besprochen, die nicht bereits unter den obigen Punkten 4 a), 4 b) und 4 c) der Tagesordnung behandelt wurden, z.B. :

1. weitere Maßnahmen zugunsten einer stärkeren Verwendung von Containern und Paletten im internationalen Luftverkehr
2. Probleme in Zusammenhang mit der vorübergehenden Einfuhr von aeronautischen Geräten, Ersatzteilen, Bodenausrüstungen usw.
3. Waren und andere Gegenstände, die (aufgrund eines Irrtums beim Ein- oder Ausladen) nicht in ihrem Bestimmungsland ankommen
4. Formalitäten und Dokumente für Postsendungen.

5. PROBLEME IN ZUSAMMENHANG MIT DEM TRANSITVERKEHR AUF DEM GEBIET EINES SIGNATARSTAATES

Anmerkung: Das Kapitel 5 des Anhangs 9 unterscheidet 3 Verkehrsarten:

1. Mit demselben Flugzeug weiterfliegender Transitverkehr,
2. vom selben Flughafen mit einem anderen Flugzeug weiterfliegender Verkehr und
3. Verkehr mit Transfer von einem Flughafen zum anderen.

Die Abteilung wird vermutlich den Wunsch haben, die Bestimmungen der einzelnen Teile dieses Kapitels zu prüfen, um festzustellen, ob eine weitere Vereinfachung der Transitbestimmungen und -formalitäten möglich ist. Ferner könnte die Abteilung vor dem Hintergrund der vom Rat nach seiner Prüfung des Anwendungsstands des Anhangs erlassenen Richtlinien und unter Berücksichtigung der von den Staaten mitgeteilten Unterschiede den Absatz 5.4.1 prüfen, um geeignete Maßnahmen zu empfehlen.

6. SCHAFFUNG VON AUSREICHENDEN EINRICHTUNGEN UND DIENSTLEISTUNGEN FÜR DEN VERKEHR AUF DEN INTERNATIONALEN FLUGHÄFEN

a) Bestimmungen betreffend den Verkehr innerhalb der Flughäfen

Anmerkung: Die Durchführung geeigneter Maßnahmen zur Regelung des Verkehrs innerhalb der Flughäfen - Passagiere, Besatzungsmit-

glieder, Gepäck, Waren und Post bei der Ankunft, bei der Abreise und im Transitverkehr - wird angesichts des wachsenden Verkehrsaufkommens immer größer, je mehr Flughafengebäude umgebaut oder neu gebaut werden. In diesem Zusammenhang wird sich die Abteilung erneut mit der Frage der ständigen Relation der genormten Zeichen mit Anhang 9 gemäß Absatz d) der nachträglich vom Rat genehmigten Empfehlung Nr. 9 B der 8. Sitzung befassen. Sie wird verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten prüfen, z.B. :

1. Maßnahmen um sicherzustellen, daß auf den Flughäfen für eine kürzere und kreuzungsfreie Streckenführung der verschiedenen Beförderungswege gesorgt wird
2. Maßnahmen um sicherzustellen, daß das Wohl und die Bequemlichkeit der Passagiere nicht vernachlässigt werden (z.B. Einrichtung von Toiletten, Telefonen, Snack-Bars usw. in ausreichender Anzahl)
3. Maßnahmen zur Beschleunigung des Ein- und Ausladens und des Transports von Waren und Post in großen Mengen.

b) Notwendige Einrichtungen und Dienstleistungen

Anmerkung: An dieser Stelle könnte sich die Abteilung mit den in den Teilen C, D und E des Kapitels 6 des Anhangs behandelten Einrichtungen und Dienstleistungen befassen, welche die staatlichen Aufsichtsbehörden und die Unternehmer bereitzustellen haben, um den ständig steigenden Verkehr zu bewältigen, z.B.:

1. genügend Räume und Einrichtungen für die Durchführung der Zollkontrollen, der Personenkontrollen, der Gesundheitskontrollen und der Pflanzenschutz- und tierärztlichen Kontrollen,
2. Sonstige Einrichtungen wie z.B. Bankschalter und Wechselbüros für die Passagiere und Absender von Waren.

WEITERE FRAGEN ZUM THEMA ERLEICHTERUNG

Anmerkung: An dieser Stelle kommen alle Vorschläge zur Sprache, die sich auf Aspekte der Erleichterung beziehen, aber unter keinen der vorangegangenen Punkte der Tagesordnung fallen, z.B.

1. Landungen außerhalb internationaler Flughäfen,
2. Sicherheitsleistungen und Befreiung von Requisition oder Beschlagnahme, falsche Angaben in den Papieren und entsprechende Sanktionen usw.
3. Erleichterung von Such- und Rettungsaktionen, Untersuchungen über Unfälle und Maßnahmen zur Rückführung von Flugzeugwracks.

MASSNAHMEN ZUR GEWÄHRLEISTUNG EINER MÖGLICHST WEITGEHENDEN
BEEFOLGUNG DER VON DER ABTEILUNG AUF DIESER SITZUNG VERABSCHIEDETEN
EMPFEHLUNGEN UND DES ERLEICHTERUNGSPROGRAMMS DER ORGANISATION IM
ALLGEMEINEN

Anmerkung: Nachdem die Abteilung unter Punkt 1 der Tagesordnung die Bemühungen der Organisation, der Signatarstaaten und der Unternehmer

um eine möglichst weitgehende Verwirklichung des FAL-Programms geprüft hat, könnte sie nunmehr unter Berücksichtigung der auf dieser Sitzung geleisteten Arbeit die Möglichkeit erörtern, die Erleichterung noch auf andere Weise zu fördern.

PLANUNG DER WEITEREN SITZUNG DER ABTEILUNG

- a) Empfehlungen hinsichtlich der Probleme und Untersuchungen, denen sich die Signatarstaaten und die Organisation zwischen der 9. und der 10. Sitzung der Abteilung widmen müssen

Anmerkung: Diese Empfehlungen werden vor dem Hintergrund der Beratungen auf der 9. Sitzung der Abteilung ausgearbeitet.

- b) Empfehlungen hinsichtlich der Tagesordnung und des Eröffnungstages der 10. Sitzung

Anmerkung: Diese Empfehlungen werden vor dem Hintergrund der Beratungen auf der 9. Sitzung der Abteilung ausgearbeitet.

10. ANNAHME DES BERICHTS ÜBER DIE 9. SITZUNG

E N D E