

201 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

15. 2. 1972

Regierungsvorlage**CONVENTION
ON OFFENCES AND
CERTAIN OTHER ACTS
COMMITTED ON BOARD
AIRCRAFT**

THE STATES Parties to this
Convention
HAVE AGREED as follows:

**Chapter I—Scope of the
Convention****Article 1**

1. This Convention shall apply
in respect of:

- a) offences against penal law;
- b) acts which, whether or not
they are offences, may or
do jeopardize the safety
of the aircraft or of per-
sons or property therein
or which jeopardize good
order and discipline on
board.

2. Except as provided in Chap-
ter III, this Convention shall
apply in respect of offences
committed or acts done by a
person on board any aircraft
registered in a Contracting
State, while that aircraft is in
flight or on the surface of the
high seas or of any other area
outside the territory of any
State.

3. For the purposes of this Con-
vention, an aircraft is considered
to be in flight from the moment

**CONVENTION
RELATIVE AUX INFRAC-
TIONS ET A CERTAINS
AUTRES ACTES SUR-
VENANT A BORD DES
AERONEFS**

LES ETATS Parties à la pré-
sente Convention
SONT CONVENUS des dispo-
sitions suivantes:

**Titre 1^{er}—Champ d'applica-
tion de la Convention****Article 1^{er}**

1. La présente Convention
s'applique:

- a) aux infractions aux lois
pénales;
- b) aux actes qui, constituant
ou non des infractions,
peuvent compromettre ou
compromettent la sécurité
de l'aéronef ou de person-
nes ou de biens à bord,
ou compromettent le bon
ordre et la discipline à
bord.

2. Sous réserve des dispositions
du Titre III, la présente Con-
vention s'applique aux infrac-
tions commises ou actes ac-
complis par une personne à
bord d'un aéronef immatriculé
dans un Etat contractant pen-
dant que cet aéronef se trouve,
soit en vol, soit à la surface de
la haute mer ou d'une région ne
faisant partie du territoire
d'aucun Etat.

3. Aux fins de la présente Con-
vention, un aéronef est con-
sidéré comme en vol depuis le

**CONVENIO
SOBRE LAS INFRAC-
CIONES Y CIERTOS
OTROS ACTOS COMETI-
DOS A BORDO DE
LAS AERONAVES**

LOS ESTADOS Partes en el pre-
sente Convenio
HAN ACORDADO lo si-
guiente:

**Capítulo I—Campo de aplica-
ción del Convenio****Artículo 1**

1. El presente Convenio se
aplicará a:

- a) las infracciones a las leyes
penales;
- b) los actos que, sean o no
infracciones, puedan poner
o pongan en peligro la
seguridad de la aeronave
o de las personas o bienes
en la misma, o que pongan
en peligro el buen orden
y la disciplina a bordo.

2. A reserva de lo dispuesto en
el Capítulo III, este Convenio
se aplicará a las infracciones
cometidas y a los actos ejecu-
tados por una persona a bordo de
cualquier aeronave matriculada
en un Estado Contratante
mientras se halle en vuelo, en
la superficie de alta mar o en
la de cualquier otra zona
situada fuera del territorio de
un Estado.

3. A los fines del presente
Convenio, se considera que una
aeronave se encuentra en vuelo

when power is applied for the purpose of take-off until the moment when the landing run ends.

4. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.

Chapter II—Jurisdiction

Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.

2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

Article 4

A Contracting State which is not the State of registration may not interfere with an aircraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offence committed on board except in the following cases:

- a) the offence has effect on the territory of such State;

moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

Titre II—Compétence

Article 3

1. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.

2. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.

3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 4

Un Etat contractant qui n'est pas l'Etat d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants:

- a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat;

desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

4. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

Artículo 2

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación racial o religiosa.

Capítulo II—Jurisdicción

Artículo 3

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

2. Cada Estado Contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

Artículo 4

El Estado Contrante que no sea el de matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes:

- a) la infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;

201 der Beilagen

3

- b) the offence has been committed by or against a national or permanent resident of such State;
- c) the offence is against the security of such State;
- d) the offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoeuvre of aircraft in force in such State;
- e) the exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such State under a multilateral international agreement.

Chapter III—Powers of the aircraft commander

Article 5

1. The provisions of this Chapter shall not apply to offences and acts committed or about to be committed by a person on board an aircraft in flight in the airspace of the State of registration or over the high seas or any other area outside the territory of any State unless the last point of take-off or the next point of intended landing is situated in a State other than that of registration, or the aircraft subsequently flies in the airspace of a State other than that of registration with such person still on board.

2. Notwithstanding the provisions of Article 1, paragraph 3, an aircraft shall for the purposes of this Chapter, be considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the provisions of this Chapter shall continue to apply with

- b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente;
- c) cette infraction compromet la sécurité dudit Etat;
- d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manoeuvre des aéronefs en vigueur dans ledit Etat;
- e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral.

Titre III—Pouvoirs du commandant d'aéronef

Article 5

1. Les dispositions du présent Titre ne s'appliquent aux infractions et aux actes commis ou accomplis, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'Etat d'immatriculation, soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

2. Aux fins du présent Titre, et nonobstant les dispositions de l'Article 1^{er}, paragraphe 3, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, les dispositions du présent Titre, continuent de s'appliquer à l'égard

- b) la infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;
- c) la infracción afecta a la seguridad de tal Estado;
- d) la infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado;
- e) cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

Capítulo III—Facultades del comandante de la aeronave

Artículo 5

1. Las disposiciones de este Capítulo no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre la alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula, con dicha persona a bordo.

2. No obstante lo previsto en el Artículo 1, párrafo 3, se considerará, a los fines del presente Capítulo, que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este Capítulo continuarán aplicándose a las

respect to offences and acts committed on board until competent authorities of a State take over the responsibility for the aircraft and for the persons and property on board.

Article 6

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary:

- a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or
- b) to maintain good order and discipline on board; or
- c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.

2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.

Article 7

1. Measures of restraint imposed upon a person in accordance with Article 6 shall not

des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

Article 6

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'Article 1^{er}, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires:

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord;
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

Article 7

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions

infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

Artículo 6

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma;
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
- c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.

Artículo 7

1. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el

201 der Beilagen

5

be continued beyond any point at which the aircraft lands unless:

- a) such point is in the territory of a non-Contracting State and its authorities refuse to permit disembarkation of that person or those measures have been imposed in accordance with Article 6, paragraph 1 c) in order to enable his delivery to competent authorities;
- b) the aircraft makes a forced landing and the aircraft commander is unable to deliver that person to competent authorities; or
- c) that person agrees to onward carriage under restraint.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable, and if possible before landing in the territory of a State with a person on board who has been placed under restraint in accordance with the provisions of Article 6, notify the authorities of such State of the fact that a person on board is under restraint and of the reasons for such restraint.

Article 8

1. The aircraft commander may, in so far as it is necessary for the purpose of subparagraph a) or b) of paragraph 1 of Article 6, disembark in the territory of any State in which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed, or is about to commit, on board the aircraft an act contemplated in Article 1, paragraph 1 b).

de l'Article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que:

- a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un Etat non contractant et que les autorités de cet Etat ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'Article 6, paragraphe 1, c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes;
- b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes;
- c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'Article 6, informer les autorités dudit Etat de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 8

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'Article 1^{er}, paragraphe 1, b), il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure, soit nécessaire aux fins visées à l'Article 6, paragraphe 1, a) ou b).

Artículo 6 no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que:

- a) dicho punto se halle en el territorio de un Estado no Contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona, o las medidas coercitivas se han impuesto de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 6, párrafo 1 c) para permitir su entrega a las autoridades competentes; o
- b) la aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar la persona a las autoridades competentes; o
- c) dicha persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas.

2. Tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo, sometida a las medidas coercitivas de acuerdo con el Artículo 6, el comandante de la aeronave notificará a las autoridades de tal Estado el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

Artículo 8

1. El comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesario a los fines previstos en el Artículo 6, párrafo 1 a) o b), desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el Artículo 1, párrafo 1 b).

2. The aircraft commander shall report to the authorities of the State in which he disembarks any person pursuant to this Article, the fact of, and the reasons for, such disembarkation.

Article 9

1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence according to the penal law of the State of registration of the aircraft.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor.

3. The aircraft commander shall furnish the authorities to whom any suspected offender is delivered in accordance with the provisions of this Article with evidence and information which, under the law of the State of registration of the aircraft, are lawfully in his possession.

Article 10

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treat-

2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'Etat sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant avec à bord une personne qu'il à l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet Etat ainsi que les raisons qui la motivent.

3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

Article 10

Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être dé-

2. El comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona, de acuerdo con lo previsto en el presente Artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

Artículo 9

1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado Contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave.

2. El comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible, y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado Contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar dicha persona y los motivos que tenga para ello.

3. El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue cualquier presunto delincuente de conformidad con lo previsto en el presente Artículo, las pruebas e informes que, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentren en su posesión legítima.

Artículo 10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de

ment undergone by the person against whom the actions were taken.

Chapter IV—Unlawful Seizure of Aircraft

Article 11

1. When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.

2. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Chapter V—Powers and Duties of States

Article 12

Any Contracting State shall allow the commander of an aircraft registered in another Contracting State to disembark any person pursuant to Article 8, paragraph 1.

Article 13

1. Any Contracting State shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.

2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act con-

clarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

Titre IV—Capture illicite d'aéronefs

Article 11

1. Lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Titre V—Pouvoirs et obligations des Etats

Article 12

Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1.

Article 13

1. Tout Etat contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1.

2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé

cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

Capítulo IV—Apoderamiento ilícito de una aeronave

Artículo 11

1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2. En los casos previstos en el párrafo anterior, el Estado Contratante en que aterrice la aeronave permitirá que sus pasajeros y tripulantes continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Capítulo V—Facultades y obligaciones de los Estados

Artículo 12

Todo Estado Contratante permitirá al comandante de una aeronave matriculada en otro Estado Contratante que desembarque a cualquier persona conforme a lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo 1.

Artículo 13

1. Todo Estado Contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante de la aeronave le entregue en virtud del Artículo 9, párrafo 1.

2. Si un Estado Contratante considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que

templated in Article 11, paragraph 1 and of any person of whom it has taken delivery. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

3. Any person in custody pursuant to the previous paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. Any Contracting State, to which a person is delivered pursuant to Article 9, paragraph 1, or in whose territory an aircraft lands following the commission of an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

5. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft and the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 14

1. When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing

d'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Tout Etat contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

5. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 14

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou

se presume que ha cometido uno de los actos a que se refiere el Artículo 11, párrafo 1, así como de cualquier otra persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo anterior tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. El Estado Contratante al que sea entregada una persona en virtud del Artículo 9, párrafo 1, o en cuyo territorio aterrice una aeronave después de haberse cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, procederá inmediatamente a una investigación preliminar sobre los hechos.

5. Cuando un Estado, en virtud de este Artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados tal detención y las circunstancias que la justifican. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 4 del presente Artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

Artículo 14

1. Cuando una persona, desembarcada de conformidad con el Artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarcada después de haber

an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may, if the person in question is not a national or permanent resident of that State, return him to the territory of the State of which he is a national or permanent resident or to the territory of the State in which he began his journey by air.

2. Neither disembarkation, nor delivery, nor the taking of custody or other measures contemplated in Article 13, paragraph 2, nor return of the person concerned, shall be considered as admission to the territory of the Contracting State concerned for the purpose of its law relating to entry or admission of persons and nothing in this Convention shall affect the law of a Contracting State relating to the expulsion of persons from its territory.

Article 15

1. Without prejudice to Article 14, any person who has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and who desires to continue his journey shall be at liberty as soon as practicable to proceed to any destination of his choice unless his presence is required by the law of the State of landing for the purpose of extradition or criminal proceedings.

2. Without prejudice to its law as to entry and admission to, and extradition and expulsion from its territory, a Contracting State in whose terri-

qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'Etat d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit Etat ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la renvoyer vers l'Etat dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'Etat sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'Article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un Etat contractant, au regard des lois de cet Etat relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des Etats contractants relatives au renvoi des personnes.

Article 15

1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'Etat d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au renvoi des personnes, tout Etat contractant dans le terri-

cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, no pueda o no desee proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje, si refusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá, enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residente permanente o al del Estado donde inició su viaje aéreo.

2. El desembarque, la entrega, la detención o la adopción de las medidas aludidas en el Artículo 13, párrafo 2, o el envío de la persona conforme al párrafo anterior del presente Artículo no se considerarán como admisión en el territorio del Estado Contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada o admisión de personas y ninguna disposición del presente Convenio afectará a las leyes de un Estado Contratante, que regulen la expulsión de personas de su territorio.

Artículo 15

1. A reserva de lo previsto en el Artículo precedente, cualquier persona desembarcada de conformidad con el Artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, que desee continuar su viaje, podrá hacerlo tan pronto como sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria de acuerdo con las leyes del Estado de aterrizaje para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión y extradición, el Estado Contratante en cuyo territorio sea desem-

tory a person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked and is suspected of having committed an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall accord to such person treatment which is no less favourable for his protection and security than that accorded to nationals of such Contracting State in like circumstances.

Chapter VI—Other Provisions

Article 16

1. Offences committed on aircraft registered in a Contracting State shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the State of registration of the aircraft.

2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

Article 17

In taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft the Contracting States shall pay due regard to the safety and other interests of air navigation and shall so act as to avoid unnecessary delay of the aircraft, passengers, crew or cargo.

Article 18

If Contracting States establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which oper-

toire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.

Titre VI—Autres dispositions

Article 16

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.

Article 17

En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les Etats contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.

Article 18

Si des Etats contractants constituent pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des

barcada una persona, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo 1, o entregada de conformidad con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarque una persona a la que se impute alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, le concederá en orden a su protección y seguridad un trato no menos favorable que el dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias.

Capítulo VI—Otras disposiciones

Artículo 16

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado Contratante serán consideradas, a los fines de extradición, como si se hubiesen cometido, no sólo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

Artículo 17

Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados Contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

Artículo 18

Si varios Estados Contratantes constituyen organizaciones de explotación en común u organismos internacionales de

ate aircraft not registered in any one State those States shall, according to the circumstances of the case, designate the State among them which, for the purposes of this Convention, shall be considered as the State of registration and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Chapter VII—Final Clauses

Article 19

Until the date on which this Convention comes into force in accordance with the provisions of Article 21, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

Article 20

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States in accordance with their constitutional procedures.

2. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

1. As soon as twelve of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the twelfth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un Etat déterminé, ces Etats désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme Etat d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui en informera tous les Etats parties à la présente Convention.

Titre VII—Dispositions protocolaires

Article 19

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'Article 21, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

Article 20

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 21

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de douze Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

explotación, que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado, designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula a los fines del presente Convenio y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

Capítulo VII—Disposiciones Finales

Artículo 19

Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el Artículo 21, quedará abierto a la firma de cualquier Estado que, en dicha fecha, sea miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

Artículo 20

1. El presente Convenio se someterá a la ratificación de los Estados signatarios de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

2. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21

1. Tan pronto como doce Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del duodécimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día a partir de la fecha de depósito de su instrumento de ratificación.

2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the Secretary-General of the United Nations by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the ninetieth day after the date of such deposit.

Article 23

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the International Civil Aviation Organization.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation.

Article 24

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 22

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

2. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et prendra effet le quarante-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Article 23

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 24

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado ante el Secretario General de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito del correspondiente instrumento de adhesión ante la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual tendrá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

Artículo 23

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo 24

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

201 der Beilagen

13

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Except as provided in Article 24 no reservation may be made to this Convention.

Article 26

The International Civil Aviation Organization shall give notice to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

- a) of any signature of this Convention and the date thereof;
- b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;
- c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article 21, paragraph 1;
- d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof; and
- e) of the receipt of any declaration or notification made under Article 24 and the date thereof.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 25

Sauf dans le cas prévu à l'Article 24, il ne sera admise aucune réserve à la présente Convention.

Article 26

L'Organisation de l'Aviation civile internationale notifiera à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée:

- a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1^{er} de l'Article 21;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception; et
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'Article 24 et la date de réception.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados Contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 25

Con excepción de lo dispuesto en el Artículo 24, el presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artículo 26

La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados:

- a) toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma;
- b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo;
- c) la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del Artículo 21;
- d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción; y
- e) toda declaración o notificación formulada en virtud del Artículo 24 y la fecha de su recepción.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

DONE at Tokyo on the fourteenth day of September One Thousand Nine Hundred and Sixty-three in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages.

This Convention shall be deposited with the International Civil Aviation Organization with which, in accordance with Article 19, it shall remain open for signature and the said Organization shall send certified copies thereof to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

FAIT à Tokyo le quatorzième jour du mois de septembre de l'an, mil neuf cent soixante-trois, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.

La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale où, conformément aux dispositions de l'Article 19, elle restera ouverte à la signature et cette Organisation transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

HECHO en Tokio el día catorce de septiembre de mil novecientos sesenta y tres, en tres textos auténticos, redactados en los idiomas español, francés e inglés.

El presente Convenio será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma, de conformidad con el Artículo 19, y dicha Organización transmitirá copias legalizadas del mismo a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

(Übersetzung)

ABKOMMEN

ÜBER STRAFBARE UND BESTIMMTE ANDERE AN BORD VON LUFTFAHRZEUGEN BEGANGENE HANDLUNGEN

DIE VERTRAGSSTAATEN dieses Abkommens HABEN folgendes VEREINBART:

Kapitel I — Anwendungsbereich des Abkommens

Artikel 1

- (1) Dieses Abkommen findet Anwendung auf
 - a) Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze;
 - b) Handlungen, welche, gleichviel, ob sie strafbare Handlungen darstellen oder nicht, die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord gefährden oder gefährden können oder welche die Ordnung und Disziplin an Bord gefährden.
- (2) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Kapitels III findet dieses Abkommen Anwendung auf strafbare oder andere Handlungen, die eine Person an Bord eines in einem Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeugs begeht, während sich dieses im Flug oder auf der Oberfläche der hohen See oder eines anderen Gebiets außerhalb des Hoheitsgebiets eines Staates befindet.
- (3) Im Sinne dieses Abkommens gilt ein Luftfahrzeug als im Flug befindlich von dem Augenblick an, in dem zum Zwecke des Starts Kraft angewendet wird, bis zu dem Augenblick, in dem der Landelauf beendet ist.
- (4) Dieses Abkommen findet keine Anwendung auf Luftfahrzeuge, die im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst verwendet werden.

Artikel 2

Unbeschadet des Artikels 4 und ausgenommen, daß es die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord erfordert, dürfen Bestimmungen dieses Abkommens nicht dahin ausgelegt werden, daß sie im Falle von Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze, die politischen Charakter haben oder auf einer benachteiligenden Unterscheidung in rassischer oder religiöser Hinsicht beruhen, zu einer Maßnahme ermächtigen oder sie verlangen.

Kapitel II — Gerichtsbarkeit

Artikel 3

- (1) Der Eintragsstaat des Luftfahrzeugs ist zuständig, über die an Bord begangenen strafbaren und anderen Handlungen zu erkennen.
- (2) Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Maßnahmen, um seine Gerichtsbarkeit als Eintragsstaat über strafbare Handlungen zu begründen, die an Bord eines in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugs begangen werden.
- (3) Dieses Abkommen schließt eine Strafgerichtsbarkeit, die nach nationalem Recht ausgeübt wird, nicht aus.

Artikel 4

Ein Vertragsstaat, der nicht der Eintragsstaat ist, darf ein Luftfahrzeug im Flug nicht behindern, um seine Strafgerichtsbarkeit über eine an Bord begangene strafbare Handlung auszuüben, es sei denn in folgenden Fällen:

- a) Die strafbare Handlung wirkt sich im Hoheitsgebiet dieses Staates aus;
- b) die strafbare Handlung ist von einer oder gegen eine Person begangen worden, die Angehöriger dieses Staates ist oder dort ihren ständigen Aufenthalt hat;

- c) die strafbare Handlung richtet sich gegen die Sicherheit dieses Staates;
- d) die strafbare Handlung besteht in einer Verletzung der in diesem Staat geltenden Flug- oder Luftverkehrsregeln oder -vorschriften;
- e) die Ausübung der Gerichtsbarkeit ist notwendig, um die Beachtung einer Verpflichtung dieses Staates aus einer mehrseitigen internationalen Übereinkunft zu gewährleisten.

Kapitel III — Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten

Artikel 5

(1) Die Bestimmungen dieses Kapitels finden keine Anwendung auf strafbare und andere Handlungen, die eine Person an Bord eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs im Luftraum des Eintragsstaats oder über der hohen See oder einem anderen Gebiet außerhalb des Hoheitsgebiets eines Staates begangen hat oder zu begehen im Begriff ist, es sei denn, daß der letzte Abflugort oder der Ort der nächsten vorgesehenen Landung in einem anderen Staat als dem Eintragsstaat liegt oder daß das Luftfahrzeug anschließend mit der noch an Bord befindlichen Person in den Luftraum eines anderen Staates als den des Eintragsstaats einfliegt.

(2) Im Sinne dieses Kapitels gilt ungeachtet des Artikels 1 Absatz 3 ein Luftfahrzeug als im Flug befindlich von dem Augenblick an, in dem alle Außentüren nach dem Einsteigen geschlossen worden sind, bis zu dem Augenblick, in dem eine dieser Türen zum Aussteigen geöffnet wird. Im Fall einer Notlandung finden die Bestimmungen dieses Kapitels weiterhin Anwendung auf die an Bord begangenen strafbaren und anderen Handlungen, bis zuständige Behörden eines Staates die Verantwortung für das Luftfahrzeug und für die Personen und Sachen an Bord übernehmen.

Artikel 6

(1) Hat der Luftfahrzeugkommandant ausreichende Gründe für die Annahme, daß eine Person an Bord des Luftfahrzeugs eine strafbare oder andere Handlung nach Artikel 1 Absatz 1 begangen hat oder zu begehen im Begriff ist, so kann er gegenüber dieser Person angemessene Maßnahmen, einschließlich Zwangsmaßnahmen, treffen, die notwendig sind,

- a) um die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord zu gewährleisten;
- b) um die Ordnung und Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten;

- c) um es ihm zu ermöglichen, diese Person zuständigen Behörden zu übergeben oder sie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Kapitels abzusetzen.

(2) Der Luftfahrzeugkommandant kann von anderen Besatzungsmitgliedern verlangen oder sie ermächtigen sowie Fluggäste auffordern oder ermächtigen, jedoch nicht von ihnen verlangen, ihn bei Zwangsmaßnahmen gegen eine Person, der gegenüber er hierzu befugt ist, zu unterstützen. Besatzungsmitglieder und Fluggäste können auch ohne diese Ermächtigung angemessene vorbeugende Maßnahmen treffen, wenn sie ausreichende Gründe für die Annahme haben, daß ein solches Vorgehen unmittelbar notwendig ist, um die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord zu gewährleisten.

Artikel 7

(1) Zwangsmaßnahmen, die gegen eine Person in Übereinstimmung mit Artikel 6 getroffen worden sind, dürfen nicht über einen Ort hinaus aufrechterhalten werden, an dem das Luftfahrzeug landet, es sei denn,

- a) dieser Ort liegt im Hoheitsgebiet eines Nichtvertragsstaates und dessen Behörden verweigern die Erlaubnis zum Absetzen dieser Person oder die Zwangsmaßnahmen sind in Übereinstimmung mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c getroffen worden, um ihre Übergabe an zuständige Behörden zu ermöglichen;
- b) das Luftfahrzeug macht eine Notlandung und der Luftfahrzeugkommandant ist nicht in der Lage, diese Person zuständigen Behörden zu übergeben;
- c) diese Person willigt in die Weiterbeförderung unter Aufrechterhaltung von Zwangsmaßnahmen ein.

(2) Der Luftfahrzeugkommandant hat, sobald es durchführbar ist und wenn möglich vor der Landung im Hoheitsgebiet eines Staates mit einer Person an Bord, gegen die Zwangsmaßnahmen in Übereinstimmung mit Artikel 6 getroffen worden sind, den Behörden dieses Staates die Tatsache, daß gegen eine Person an Bord Zwangsmaßnahmen getroffen worden sind, und die Gründe dafür mitzuteilen.

Artikel 8

(1) Sofern es für die Zwecke des Artikels 6 Absatz 1 Buchstabe a oder b notwendig ist, kann der Luftfahrzeugkommandant im Hoheitsgebiet eines Staates, in dem das Luftfahrzeug landet, jede Person absetzen, bei der er ausreichende Gründe für die Annahme hat, daß sie an Bord des Luftfahrzeugs eine der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b erwähnten Handlungen begangen hat oder zu begehen im Begriff ist.

(2) Der Luftfahrzeugkommandant unterrichtet die Behörden des Staates, in dem er eine Person auf Grund dieses Artikel absetzt, über die Tatsache und die Gründe dieses Absetzens.

Artikel 9

(1) Der Luftfahrzeugkommandant kann den zuständigen Behörden eines Vertragsstaats, in dessen Hoheitsgebiet das Luftfahrzeug landet, jede Person übergeben, bei der er ausreichende Gründe für die Annahme hat, daß sie an Bord des Luftfahrzeugs eine Handlung begangen hat, die seiner Meinung nach eine schwere strafbare Handlung nach dem Strafrecht des Eintragsstaats des Luftfahrzeugs darstellt.

(2) Der Luftfahrzeugkommandant hat, sobald es durchführbar ist und wenn möglich vor der Landung im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats mit einer Person an Bord, die er in Übereinstimmung mit dem vorstehenden Absatz zu übergeben beabsichtigt, den Behörden dieses Staates seine Absicht, die Person zu übergeben, und die Gründe dafür mitzuteilen.

(3) Der Luftfahrzeugkommandant übermittelt den Behörden, denen er in Übereinstimmung mit diesem Artikel den einer strafbaren Handlung Verdächtigen übergibt, die Beweismittel und Auskünfte, die nach dem Recht des Eintragsstaats des Luftfahrzeugs rechtmäßig in seinem Besitz sind.

Artikel 10

Wenn Maßnahmen in Übereinstimmung mit diesem Abkommen getroffen worden sind, kann weder der Luftfahrzeugkommandant, ein anderes Besatzungsmitglied, ein Fluggast, der Eigentümer oder Halter des Luftfahrzeugs noch die Person, für die der Flug ausgeführt worden ist, in einem Verfahren wegen der Behandlung, die einer durch die Maßnahmen betroffenen Person widerfahren ist, zur Verantwortung gezogen werden.

Kapitel IV — Widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeugs

Artikel 11

(1) Wenn eine Person an Bord widerrechtlich durch Gewalt oder Drohung mit Gewalt ein im Flug befindliches Luftfahrzeug behindert oder in Besitz genommen oder sonst zu Unrecht die Herrschaft darüber ausgeübt hat oder im Begriff ist, eine solche Handlung zu begehen, treffen die Vertragsstaaten alle geeigneten Maßnahmen, um die Herrschaft des rechtmäßigen Kommandanten über das Luftfahrzeug wiederherzustellen oder aufrechtzuerhalten.

(2) In den Fällen des vorstehenden Absatzes gestattet der Vertragsstaat, in dem das Luft-

fahrzeug landet, den Fluggästen und der Besatzung, ihre Reise so bald wie möglich fortzusetzen, und gibt das Luftfahrzeug und seine Ladung den zum Besitz berechtigten Personen zurück.

Kapitel V — Befugnisse und Verpflichtungen der Staaten

Artikel 12

Jeder Vertragsstaat gestattet dem Kommandanten eines Luftfahrzeugs, das in einem anderen Vertragsstaat eingetragen ist, eine Person auf Grund des Artikels 8 Absatz 1 abzusetzen.

Artikel 13

(1) Jeder Vertragsstaat übernimmt eine Person, die ihm der Luftfahrzeugkommandant auf Grund des Artikels 9 Absatz 1 übergibt.

(2) Hält ein Vertragsstaat es in Anbetracht der Umstände für gerechtfertigt, so nimmt er jede Person, die einer Handlung nach Artikel 11 Absatz 1 verdächtig ist, sowie jede Person, die er übernommen hat, in Haft oder trifft andere Maßnahmen, um ihre Anwesenheit sicherzustellen. Die Haft und die anderen Maßnahmen müssen mit dem Recht dieses Staates übereinstimmen; sie dürfen nur so lange aufrechterhalten werden, wie es vernünftigerweise notwendig ist, um die Einleitung eines Strafverfahrens oder Auslieferungsverfahrens zu ermöglichen.

(3) Einer auf Grund des vorstehenden Absatzes in Haft befindlichen Person wird jede Erleichterung gewährt, damit sie mit dem nächsten zuständigen Vertreter des Staates, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt, unmittelbar verkehren kann.

(4) Jeder Vertragsstaat, dem eine Person auf Grund des Artikels 9 Absatz 1 übergeben wird oder in dessen Hoheitsgebiet ein Luftfahrzeug nach Begehung einer in Artikel 11 Absatz 1 erwähnten Handlung landet, führt unverzüglich eine vorläufige Untersuchung zur Feststellung des Sachverhalts durch.

(5) Hat ein Staat eine Person auf Grund dieses Artikels in Haft genommen, so zeigt er unverzüglich dem Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, und dem Staat, dessen Staatsangehörigkeit die in Haft genommene Person besitzt, sowie, wenn er es für angebracht hält, jedem anderen interessierten Staat die Tatsache, daß diese Person in Haft ist, und die Umstände an, welche die Haft rechtfertigen. Der Staat, der die vorläufige Untersuchung nach Absatz 4 durchführt, unterrichtet die genannten Staaten unverzüglich über das Ergebnis der Untersuchung und teilt ihnen mit, ob er seine Gerichtsbarkeit ausüben beabsichtigt.

Artikel 14

(1) Kann oder will eine Person, die in Übereinstimmung mit Artikel 8 Absatz 1 abgesetzt, in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1 übergeben oder nach Begehung einer in Artikel 11 Absatz 1 erwähnten Handlung abgesetzt worden ist, ihre Reise nicht fortsetzen und weigert sich der Landestaat, sie aufzunehmen, so kann dieser, sofern die betroffene Person nicht seine Staatsangehörigkeit besitzt oder nicht in ihm ihren ständigen Aufenthalt hat, sie in den Staat, dem sie angehört oder in dem sie sich ständig aufhält oder in den Staat zurückschicken, in dessen Hoheitsgebiet sie ihre Flugreise begonnen hat.

(2) Das Absetzen, die Übergabe, die Inhaftnahme oder andere Maßnahmen nach Artikel 13 Absatz 2 oder das Zurückschicken der betroffenen Person gelten nicht als rechtmäßige Einreise in das Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats im Sinne seiner Rechtsvorschriften über die Einreise oder den Aufenthalt von Personen; dieses Abkommen berührt nicht die Rechtsvorschriften eines Vertragsstaats über die Ausweisung von Personen aus seinem Hoheitsgebiet.

Artikel 15

(1) Vorbehaltlich des Artikels 14 steht es einer Person, die in Übereinstimmung mit Artikel 8 Absatz 1 abgesetzt, in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1 übergeben oder nach Begehung einer in Artikel 11 Absatz 1 erwähnten Handlung abgesetzt worden ist und die ihre Reise fortsetzen will, frei, sich so bald wie möglich an einen Bestimmungsort ihrer Wahl zu begeben, sofern nicht nach dem Recht des Landestaats ihre Anwesenheit für ein Strafverfahren oder Auslieferungsverfahren erforderlich ist.

(2) Vorbehaltlich seiner Rechtsvorschriften über Einreise, Aufenthalt, Auslieferung und Ausweisung gewährt ein Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Person in Übereinstimmung mit Artikel 8 Absatz 1 abgesetzt, in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1 übergeben oder wegen des Verdachts, eine in Artikel 11 Absatz 1 erwähnte Handlung begangen zu haben, abgesetzt worden ist, dieser Person eine Behandlung, die hinsichtlich ihres Schutzes und ihrer Sicherheit nicht weniger günstig ist als die Behandlung, die der betreffende Staat seinen Angehörigen unter ähnlichen Umständen gewährt.

Kapitel VI — Sonstige Vorschriften**Artikel 16**

(1) Die an Bord eines in einem Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen werden für die Zwecke der Auslieferung so behandelt, als seien sie nicht nur

an dem Ort, an dem sie sich ereignet haben, sondern auch im Hoheitsgebiet des Staates begangen worden, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist.

(2) Vorbehaltlich des vorstehenden Absatzes dürfen Bestimmungen dieses Abkommens nicht dahin ausgelegt werden, daß sie eine Verpflichtung zur Auslieferung begründen.

Artikel 17

Die Vertragsstaaten haben bei den Maßnahmen zur Untersuchung oder Festnahme oder bei der sonstigen Ausübung ihrer Gerichtsbarkeit im Zusammenhang mit einer an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlung auf die Sicherheit und andere Interessen der Luftfahrt gebührend Rücksicht zu nehmen und so vorzugehen, daß ein unnötiges Aufhalten des Luftfahrzeugs, der Fluggäste, der Besatzung oder der Ladung vermieden wird.

Artikel 18

Bilden Vertragsstaaten Betriebsgemeinschaften für den Luftverkehr oder internationale Betriebsstellen, die in keinem bestimmten Staat eingetragene Luftfahrzeuge einsetzen, so bezeichnen diese Staaten je nach Lage des Falles einen von ihnen, der für die Zwecke dieses Abkommens als Eintragungsstaat gilt; sie zeigen dies der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation an, die allen Vertragsstaaten dieses Abkommens davon Kenntnis gibt.

Kapitel VII — Schlußbestimmungen**Artikel 19**

Dieses Abkommen liegt bis zum Zeitpunkt seines Inkrafttretens nach Artikel 21 für jeden Staat zur Unterzeichnung auf, der zu diesem Zeitpunkt Mitglied der Vereinten Nationen oder einer der Sonderorganisationen ist.

Artikel 20

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten gemäß ihren verfassungsrechtlichen Bestimmungen.

(2) Die Ratifikationsurkunden werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.

Artikel 21

(1) Dieses Abkommen tritt, sobald zwölf Unterzeichnerstaaten ihre Ratifikationsurkunden zu dem Abkommen hinterlegt haben, zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tag nach Hinterlegung der zwölften Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der es später ratifiziert, tritt es am neunzigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

(2) Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation läßt dieses Abkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten bei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen registrieren.

Artikel 22

(1) Dieses Abkommen liegt nach seinem Inkrafttreten für jeden Mitgliedstaat der Vereinten Nationen oder einer der Sonderorganisationen zum Beitritt auf.

(2) Der Beitritt eines Staates erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und wird am neunzigsten Tag nach dieser Hinterlegung wirksam.

Artikel 23

(1) Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen durch eine an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation gerichtete Notifikation kündigen.

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang der Notifikation bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation wirksam.

Artikel 24

(1) Jede Streitigkeit zwischen Vertragsstaaten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden kann, wird auf Verlangen eines dieser Staaten einem Schiedsverfahren unterworfen. Können sich die Parteien binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem das Schiedsverfahren verlangt worden ist, über seine Ausgestaltung nicht einigen, so kann jede dieser Parteien die Streitigkeit dem Internationalen Gerichtshof unterbreiten, indem sie einen seiner Satzung entsprechenden Antrag stellt.

(2) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung oder der Ratifikation des Abkommens oder dem Beitritt zu diesem erklären, daß er sich durch den vorstehenden Absatz nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsstaaten sind gegenüber einem Vertragsstaat, der einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch den vorstehenden Absatz nicht gebunden.

(3) Ein Vertragsstaat, der einen Vorbehalt nach dem vorstehenden Absatz gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch eine an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation gerichtete Notifikation zurückziehen.

Artikel 25

Mit Ausnahme des in Artikel 24 vorgesehenen Falles sind Vorbehalte zu diesem Abkommen nicht zulässig.

Artikel 26

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation notifiziert allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer der Sonderorganisationen:

- a) jede Unterzeichnung dieses Abkommens und deren Zeitpunkt;
- b) die Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde und den Zeitpunkt der Hinterlegung;
- c) den Zeitpunkt, zu dem das Abkommen nach Artikel 21 Absatz 1 in Kraft tritt;
- d) den Eingang jeder Notifikation einer Kündigung und den Zeitpunkt des Eingangs;
- e) den Eingang jeder Erklärung oder Notifikation nach Artikel 24 und den Zeitpunkt des Eingangs.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, hiezu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Tokio am vierzehnten September neunzehnhundertdreißig in drei Urschriften in englischer, französischer und spanischer Sprache.

Dieses Abkommen wird bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt, bei der es nach Artikel 19 zur Unterzeichnung aufgelegt wird; diese Organisation übermittelt allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer der Sonderorganisationen beglaubigte Abschriften.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

I

Der Rechtsausschuß der ICAO *) befaßte sich seit 1950 mit der Rechtsstellung des Luftfahrzeuges und seit 1956 im besonderen mit der Vorbereitung eines Abkommens zur Regelung von Fragen, die sich aus der Begehung von strafbaren und sicherheitsgefährdenden Handlungen an Bord von Luftfahrzeugen ergeben. Nach seiner 14. Tagung vom September 1962 konnte der Rechtsausschuß einen Abkommensentwurf vorlegen. Eine vom 20. August 1963 bis 14. September 1963 in Tokio abgehaltene Staatenkonferenz konnte mit der Unterzeichnung des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen durch 16 Staaten abgeschlossen werden. Bis zum September 1971 ist das Abkommen für 54 Staaten wirksam geworden.

Osterreich ist dem Abkommen bisher nicht beigetreten, da eine Reihe von Bestimmungen im Lichte verfassungsrechtlicher Vorschriften nicht ohneweiters für Osterreich annehmbar erschienen. In der Zwischenzeit sind widerrechtliche Akte gegen die internationale Zivilluftfahrt immer häufiger geworden und machen eine intensivere internationale Zusammenarbeit aller Staaten notwendig. Der Beitritt Osterreichs erscheint daher als wesentlich für eine Beteiligung an den internationalen Bemühungen auf dem Gebiet der Sicherheit der Zivilluftfahrt.

II

Das Übereinkommen hat sich im wesentlichen drei Aufgaben zum Ziel gesetzt. Zunächst soll durch die Bestimmungen des Kapitels II (Artikel 3 und 4) die Strafgerichtsbarkeit über strafbare Handlungen, die an Bord von Luftfahrzeugen begangen wurden, in einer Weise geregelt werden, daß Zweifel daran, welcher Staat zur Durchführung des Strafverfahrens im einzelnen Fall zuständig ist, möglichst vermieden werden. Die Besonderheiten des Luftverkehrs, vor allem das Überfliegen des Gebietes mehrerer Staaten

in verhältnismäßig kurzer Zeit, in großer Höhe und mit großer Geschwindigkeit und das Überfliegen der Hohen See und von staatenlosem Gebiet, bringen es mit sich, daß sehr häufig nicht festgestellt werden kann, über welchem Staat sich das Luftfahrzeug im Zeitpunkt der Begehung der strafbaren Handlung befunden hat. Um zu verhindern, daß an Bord eines Luftfahrzeuges begangene strafbare Handlungen straflos bleiben, weil der Staat des Tatortes nicht ermittelt werden kann, oder weil ein an sich zuständiger Staat an der Durchführung des Strafverfahrens kein Interesse zeigt, sieht das Übereinkommen für derartige strafbare Handlungen die Zuständigkeit des Staates vor, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist (Gerichtsbarkeit des Eintragsstaates). Diese Strafgerichtsbarkeit ist jedoch keine ausschließliche. Es bleiben vielmehr neben dieser Strafgerichtsbarkeit die auf Grund der traditionellen Prinzipien des internationalen Strafrechts (Territorialitätsprinzip, Personalitätsprinzip, Schutz- oder Realprinzip) bestehenden, in den einzelnen Rechtsordnungen verankerten Strafgerichtsbarkeiten unberührt.

Das Übereinkommen leistet sodann einen Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit, indem es im Kapitel III (Artikel 5 bis 10) dem Kommandanten des Luftfahrzeuges gewisse Befugnisse einräumt, um die Flugsicherheit zu gewährleisten und um die Ordnung und Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten. Der Kommandant des Luftfahrzeuges ist, ohne Polizeibefugnisse im eigentlichen Sinne zu besitzen, auf Grund des Übereinkommens befugt, jeder Gefährdung der Flugsicherheit durch angemessene Zwangsmaßnahmen vorzubeugen oder zu begegnen. Diesen Befugnissen des Kommandanten entsprechen bestimmte Verpflichtungen der Vertragsstaaten (Kapitel V Artikel 12 bis 15), wie etwa die Pflicht, eine Person, die an Bord eine die Sicherheit gefährdende Handlung begangen hat, bei der Landung auf Ersuchen des Flugzeugkommandanten von Bord gehen zu lassen.

Schließlich enthält Kapitel IV des Übereinkommens (Artikel 11) Bestimmungen, nach denen im Falle von Akten der Luftpiraterie die Verfügungsgewalt des Luftfahrzeugkommandanten

*) Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

über das Luftfahrzeug möglichst rasch wieder hergestellt und Fluggästen und Besatzung die Fortsetzung der Reise ermöglicht werden soll. Wenn auch Vorschriften über die strafrechtliche Ahndung von Akten der Luftpiraterie fehlen, so kann die Regelung des Übereinkommens doch als ein erster Schritt zu einer Bekämpfung solcher die Flugsicherheit ganz besonders gefährdender Handlungen auf zwischenstaatlicher Ebene angesehen werden.

Im Kapitel I (Artikel 1 und 2) sind allgemeine Bestimmungen über den Anwendungsbereich des Übereinkommens enthalten, im Kapitel VI (Artikel 16 bis 18) Vorschriften über die Auslieferung und die Art und Weise der Vornahme von Untersuchungshandlungen und im Artikel 18 eine Sonderregelung für Luftfahrzeuge internationaler Organisationen. Das Kapitel VII (Artikel 19 bis 26) enthält die Schlußbestimmungen.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Das Übereinkommen findet auf gerichtlich strafbare Handlungen Anwendung, sowie auf Handlungen, welche die Sicherheit des Luftfahrzeuges, der Fluggäste oder der Ladung gefährden oder die Ordnung und Disziplin an Bord beeinträchtigen. Eine Definition der „strafbaren Handlung“ oder der „schweren strafbaren Handlung“ (Artikel 9 Absatz 1) ist in dem Übereinkommen nicht enthalten und wäre auch wegen der großen Zahl der zu berücksichtigenden Rechtsordnungen kaum möglich gewesen. Was eine strafbare Handlung darstellt, muß daher von Fall zu Fall vom Luftfahrzeugkommandanten und von den zuständigen Behörden beurteilt werden.

Das Luftfahrzeug muß in einem Vertragsstaat eingetragen sein und darf nicht im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst verwendet werden. Die Handlung muß — von zwei Ausnahmen abgesehen — während des Fluges begangen worden sein (Absatz 2). Im Fluge befindet sich das Luftfahrzeug von dem Augenblick an, in welchem zum Zweck des Abfluges Kraft angewendet wird bis zu dem Augenblick, in welchem der Landelauf beendet ist (Absatz 3). Die Zuständigkeitsregelung des Übereinkommens gilt daher — im Gegensatz zu den Bestimmungen über die Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten — nicht für strafbare Handlungen, die während eines Rollmanövers begangen wurden.

Aus dem Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 folgt eine Ausdehnung des örtlichen Anwendungsbereiches der österreichischen Rechtsordnung über das österreichische Staatsgebiet hinaus. Denn für die Bestrafung an Bord von Luftfahrzeugen begangener strafbarer Handlungen ist das Recht jenes Staates, in dem das

Luftfahrzeug eingetragen ist, maßgebend. Demgegenüber unterliegen nach dem geltenden Völkerrecht die Luftfahrzeuge der Hoheit jenes Staates, den sie überfliegen. Die im Vertrag vorgesehene Regelung kann sich somit nicht auf eine allgemein anerkannte Regel des Völkerrechtes im Sinne des Art. 9 B-VG stützen, sie widerspricht vielmehr dem Art. 3 B-VG, der das österreichische Staatsgebiet und damit auch den Anwendungsbereich der österreichischen Rechtsordnung umschreibt. Aus diesem Grund ist der Absatz 2 dieser Bestimmung, ebenso wie der mit dieser Bestimmung untrennbar zusammenhängende Artikel 3 Absatz 1 als verfassungsändernd anzusehen.

Zu Artikel 2:

Von der Geltung des Übereinkommens sind strafbare Handlungen politischer Natur sowie Handlungen ausgenommen, die nach Gesetzen strafbar sind, welche auf rassistischer oder religiöser Diskriminierung beruhen. Diese Ausnahme gilt aber nicht im Falle des Einschreitens eines Vertragsstaates in Ausübung seiner Strafgerichtsbarkeit (Artikel 4) oder wenn es sich um den Schutz der Sicherheit des Luftfahrzeuges oder an Bord befindlicher Personen oder Sachen handelt. Soweit Maßnahmen nicht auf dem Übereinkommen beruhen, sondern auf Grund innerstaatlicher Rechtsvorschriften zu ergreifen sind, findet Artikel 2 keine Anwendung.

Zu Artikel 3:

Artikel 3 Absatz 1 bildet das Kernstück des Übereinkommens. Der Staat, in welchem das Luftfahrzeug eingetragen ist, erhält unmittelbar auf Grund des Übereinkommens die Gerichtsbarkeit zur Aburteilung an Bord des Luftfahrzeuges begangener strafbarer Handlungen, ohne Rücksicht auf den Ort, wo sich das Luftfahrzeug zum Zeitpunkt der Begehung der Tat befindet und ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit des Täters.

Bezüglich des verfassungsändernden Charakters des Absatzes 1 wird auf die Ausführungen zu Artikel 1 (letzter Absatz) verwiesen.

Nach Absatz 2 müssen solche Staaten, die das Prinzip der generellen Transformation von Staatsverträgen nicht kennen, gesetzliche Maßnahmen treffen, um die Zuständigkeit ihrer Gerichtsbarkeit im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 erforderlichenfalls zu erweitern. Für den österreichischen Rechtsbereich wird es gesetzlicher Maßnahmen nicht bedürfen, weil nach Inkrafttreten des Übereinkommens die österreichische Strafgerichtsbarkeit für alle an Bord eines in Österreich eingetragenen Luftfahrzeuges begangene Verbrechen, Vergehen und Übertretungen

grundsätzlich auch dann begründet sein wird, wenn die Tat nicht im Luftraum über dem österreichischen Staatsgebiet und nicht von einem österreichischen Staatsbürger begangen wurde.

Die Gerichtsbarkeit des Staates der Eintragung des Luftfahrzeuges ist keine ausschließliche (Absatz 3). Sie soll lediglich bereits bestehende Anknüpfungspunkte zur Begründung der Strafgerichtsbarkeit (Territorialitätsprinzip, Personalitätsprinzip, Schutz- oder Realprinzip) ergänzen, um auf diese Weise allenfalls bestehende Lücken bei der strafrechtlichen Verfolgung an Bord eines Luftfahrzeuges begangener strafbarer Handlungen zu schließen. Das Nebeneinanderbestehen auf verschiedenen Prinzipien beruhender Strafgerichtsbarkeiten mehrerer Staaten bringt allerdings eine gewisse Gefahr mehrfacher Strafverfolgung und Verurteilung mit sich. Eine Bestimmung, die für derartige Fälle die Anwendung des Grundsatzes „ne bis in idem“ vorsehen würde, ist in dem Übereinkommen nicht enthalten. In den bestehenden Rechtsordnungen der in Betracht kommenden Staaten finden sich jedoch häufig Vorschriften über die Rechtskraftwirkung ausländischer Strafurteile und über die Einrechnung von im Ausland erlittenen Strafen, sodaß über diesen Mangel des Übereinkommens hinweggesehen werden kann.

Zu Artikel 4:

Das Übereinkommen hat darauf verzichtet, eine Rangordnung unter den einzelnen in Betracht kommenden Strafgerichtsbarkeiten in dem Sinne vorzusehen, daß ein Staat seine Strafgerichtsbarkeit nur ausüben darf, wenn die Gerichtsbarkeit nicht bereits von einem anderen, von dem Übereinkommen etwa bevorzugten Staat in Anspruch genommen wurde. Artikel 4 sieht jedoch eine tragbare und im Interesse der Flugsicherheit gebotene Einschränkung der Ausübung der Strafgerichtsbarkeit jener Staaten, in denen das Luftfahrzeug nicht eingetragen ist vor und bestimmt, daß ein im Flug befindliches Luftfahrzeug zum Zwecke der Ausübung der Strafgerichtsbarkeit nur in den erschöpfend aufgezählten Ausnahmefällen behindert (etwa zur Landung gezwungen) werden darf. Die Strafgerichtsbarkeit selbst wird durch diese Einschränkung in ihrem Bestand nicht berührt.

Zu Kapitel III:

Die Artikel 5 bis 9 räumen dem Kommandanten des Luftfahrzeuges bestimmte Befehls- und Zwangsbefugnisse ein. Es handelt sich dabei um Befugnisse hoheitlicher Natur, die verfassungsgesetzlich den staatlichen Organen vorbehalten sind. Der Kommandant eines Luftfahrzeuges ist aber nicht ein Staatsorgan im Sinne der verfassungsgesetzlichen Bestimmungen (Art. 19 und Art. 20 Abs. 1 B-VG), weshalb

diese Regelungen als verfassungsändernd anzusehen sind. Handlungen der Kommandanten von in Österreich eingetragenen Luftfahrzeugen im Sinne der vertraglich vorgesehenen Befehls- und Zwangsbefugnisse werden dem Bund zuzurechnen sein.

Soweit die vorgesehenen Befehls- und Zwangsbefugnisse von Kommandanten eines in einem anderen Staate eingetragenen Luftfahrzeuges in österreichischem Hoheitsgebiet — zu dem auch der Luftraum gehört — ausgeübt werden, bedeuten die Vertragsbestimmungen die Einräumung von Hoheitsrechten an Ausländer und gleichzeitig eine Beschränkung der Ausschließlichkeit österreichischer Hoheitsbefugnisse im eigenen Staatsgebiet. Die Regelungen sind daher auch aus diesem Grund verfassungsändernd.

Zu Artikel 5:

Artikel 5 enthält von der allgemeinen Regelung des Übereinkommens zum Teil abweichende Bestimmungen über den Anwendungsbereich des Übereinkommens, soweit es sich auf die Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten bezieht. Gemäß Absatz 1 kommen die Bestimmungen des Übereinkommens über die Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten grundsätzlich nur dann zur Anwendung, wenn es sich um einen „internationalen“ Flug handelt. Bei einem Flug, der den Luftraum eines anderen Staates als des Staates der Eintragung nicht berührt, bleiben daher ausschließlich die innerstaatlichen Bestimmungen dieses Staates für die Befugnisse des Kommandanten maßgebend.

Absatz 2 enthält eine Umschreibung des Begriffes „im Flug befindlich“, die von der allgemeinen Bestimmung des Artikels 1 Absatz 3 abweicht und nur für die Bestimmungen des Kapitels III maßgebend ist. Darnach hat der Kommandant die Befugnisse nach diesem Kapitel schon vor dem Schließen der Außentüren des Luftfahrzeuges vor dem Start bis zur Öffnung der Türen nach der Landung. In den in Artikel 7 Absatz 1 bezeichneten Fällen darf der Kommandant die von ihm verhängten Zwangsmaßnahmen ausnahmsweise über die Landung hinaus aufrechterhalten.

Zu Artikel 6:

Diese Bestimmung befaßt sich mit den Maßnahmen, die der Luftfahrzeugkommandant zulässigerweise verhängen darf, wenn er vernünftige Gründe für die Annahme hat (subjektiver Maßstab), daß eine Person eine strafbare oder die Sicherheit gefährdende Handlung begangen hat oder zu begehen im Begriffe ist. Die Maßnahmen sind nur soweit zulässig, als sie notwendig sind (objektiver Maßstab), um die Sicherheit des Luftfahrzeuges oder der an Bord befindlichen Per-

sonen oder Sachen zu schützen, um die Ordnung und Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten oder um die betreffende Person bei der Landung der zuständigen Behörden zu übergeben oder abzusetzen. Die Maßnahmen, die „angemessen“ sein müssen, werden auch in einer mehr oder weniger weitreichenden Beschränkung der Freiheit der die Flugsicherheit gefährdenden Person bestehen. Derartige Eingriffe, die zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr für ein höherwertiges Rechtsgut, nämlich für das Leben und die körperliche Sicherheit einer Vielzahl von Personen nur vorübergehend ein anderes Rechtsgut, nämlich die persönliche Freiheit eines einzelnen, beeinträchtigen, finden schon jetzt in der österreichischen Rechtsordnung (§§ 19, 344, 1306 a ABGB, § 2 lit. g StG, § 93 StG) ihre Deckung. Das dem Kommandanten eingeräumte Recht zur Ergreifung von Zwangsmaßnahmen fällt im wesentlichen nur das insbesondere § 93 StG zu entnehmende allgemeine Recht auf freiheitsbeschränkende Maßnahmen gegenüber „schädlichen oder gefährlichen Menschen“ für die besonderen Verhältnisse an Bord eines Luftfahrzeuges aus. Soweit der Kommandant derartige Maßnahmen aber auch nur zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Disziplin an Bord, und zwar auch dann ergreifen kann, wenn die Sicherheit des Luftfahrzeuges oder der Personen oder Sachen an Bord durch die Handlung nicht gefährdet ist, kommt Artikel 6 — auch im Zusammenhang mit dem straf- und zivilrechtlichen Haftungsausschluß des Artikels 10 — gesetzesändernder Charakter zu.

Der Kommandant kann die Mitglieder der Besatzung und die Fluggäste bei Zwangsmaßnahmen, die sich notwendig erweisen, um Unterstützung ersuchen. Im Gegensatz zu den Fluggästen sind die Besatzungsmitglieder zu einer solchen Unterstützung verpflichtet. Besatzungsmitglieder und Fluggäste sind zu eigenmächtigen Maßnahmen ohne Ermächtigung durch den Flugzeugkommandanten nur berechtigt, wenn sie vernünftige Gründe für die Annahme haben, die Maßnahme sei im Interesse der Flugsicherheit sofort geboten.

Zu Artikel 7:

Die vom Luftfahrzeugkommandanten verhängten Zwangsmaßnahmen dürfen grundsätzlich nicht über die nächste Landung des Luftfahrzeuges hinaus aufrechterhalten werden (siehe die Erläuterungen zu Artikel 5 a E), um die Dauer der Maßnahme verbundenen Freiheitsbeschränkung möglichst abzukürzen. Absatz 1 lit. a bis c sehen Ausnahmen von dieser Regelung vor.

Von den verhängten Maßnahmen muß der Kommandant den Behörden des Landestaates möglichst rechtzeitig Mitteilung machen, damit

sie die nach der Landung erforderlichen behördlichen Maßnahmen vorbereiten können (Absatz 2).

Zu Artikel 8:

Der Luftfahrzeugkommandant wird durch diese Bestimmung ermächtigt, unter gewissen Voraussetzungen eine Person — auch gegen ihren Willen — abzusetzen, welche die Flugsicherheit gefährdet hat oder zu gefährden im Begriffe ist. Die Vertragsstaaten sind ihrerseits verpflichtet, diese Absetzung, von der die zuständigen Behörden durch den Kommandanten zu verständigen sind, zu gestatten (Artikel 12).

Zu Artikel 9:

Bei schweren strafbaren Handlungen darf der Luftfahrzeugkommandant den Täter den zuständigen Behörden eines Vertragsstaates, in dem er landet, übergeben. Was als schwere Straftat anzusehen ist, muß vom Kommandanten, nach dem Recht des Staates der Eintragung des Luftfahrzeuges, beurteilt werden. Objektive Kriterien, nach denen das Vorliegen einer schweren strafbaren Handlung beurteilt werden könnte, sind dem Übereinkommen nicht zu entnehmen (siehe die Erläuterungen im allgemeinen Teil). Für die Behörden des Vertragsstaates ergeben sich aus der Übergabe gewisse Verpflichtungen (Artikel 13 bis 15), vor allem die Verpflichtung zur Übernahme des Täters (Artikel 13 Absatz 1).

Wird jemand vom Luftfahrzeugkommandanten wegen des Verdachts einer schweren strafbaren Handlung den Behörden übergeben, so muß der Kommandant zugleich die Beweismittel und Auskünfte, die sich in seinem Besitz befinden, den Behörden übergeben (Absatz 3). Eine Verpflichtung zur Sicherstellung von Beweismitteln ergibt sich für den Kommandanten aus dieser Bestimmung nicht.

Zu Artikel 10:

Der Luftfahrzeugkommandant und die anderen, in Artikel 10 genannten Personen unterliegen keiner strafrechtlichen oder zivilrechtlichen Verantwortlichkeit für Maßnahmen, die in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen getroffen worden sind. Diese Regelung nimmt einerseits auf die mit der Ausübung der zusätzlichen Befugnisse für den Kommandanten verbundene Mehrbelastung Rücksicht und soll überdies verhindern, daß an sich gebotene Maßnahmen in der Befürchtung unterlassen werden, später für Maßnahmen strafrechtlich oder zivilrechtlich zur Verantwortung gezogen zu werden.

Die Befreiung von der Verantwortlichkeit besteht nur gegenüber der von der Maßnahme unmittelbar betroffenen Person, nicht auch gegenüber unbeteiligten dritten Personen. Für Öster-

reich ist die Bestimmung des Artikels 10 nur insoweit von Bedeutung, als sich der Ausschluß der zivilrechtlichen Verantwortung nicht ohnehin bereits aus den Grundsätzen des österreichischen Schadenersatzrechts ergibt.

Zu Artikel 11:

Diese Bestimmung wurde in das Übereinkommen im Hinblick auf die Fälle von Luftpiraterie aufgenommen, die sich schon während der Vorarbeiten zu dem Übereinkommen ereignet hatten. In Absatz 1 werden zunächst die Tathandlungen umschrieben, die im Sinne des Übereinkommens als Luftpiraterie („ungesetzliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeuges“) anzusehen sind. Wurde an Bord eines Luftfahrzeuges eine solche Tat begangen oder versucht, so ergibt sich daraus für die Vertragsstaaten die Verpflichtung:

1. die Kommandogewalt des Luftfahrzeugkommandanten wiederherzustellen (Absatz 1),
2. nach der Landung den Fluggästen und der Besatzung so bald wie möglich die Weiterreise zu gestatten und das Luftfahrzeug zurückzugeben (Absatz 2) und
3. den Sachverhalt nach der Landung durch eine vorläufige Untersuchung festzustellen (Artikel 13 Absatz 4) und gegebenenfalls den Täter in Haft zu nehmen oder seine Anwesenheit zum Zwecke der Einleitung eines Strafverfahrens oder eines Auslieferungsverfahrens auf andere Weise sicherzustellen (Artikel 13 Absatz 2). Nach österreichischem Recht wird, je nach der Lage des Falles, die Verhängung der Verwahrung- oder Untersuchungshaft oder der Auslieferungshaft in Betracht kommen. Die Inhaftnahme ist auf Grund des Übereinkommens nicht obligatorisch. Artikel 13 Absatz 5 enthält überdies die Verpflichtung des Landestaates, den Staat der Eintragung des Luftfahrzeuges sowie den Staat, dessen Staatsangehöriger der Festgenommene ist, von der Festnahme, von dem Ergebnis der Untersuchung sowie davon zu unterrichten, ob er seine Gerichtsbarkeit auszuüben beabsichtigt. Die benachrichtigten Staaten können sodann auf Grund dieser Benachrichtigung prüfen, ob allenfalls ein Auslieferungsersuchen gestellt werden soll.

Weitere Verpflichtungen für die Vertragsstaaten bestehen auf Grund des Übereinkommens im Falle von Luftpiraterie nicht. Weder Artikel 11 noch andere Artikel des Übereinkommens enthalten Bestimmungen darüber, unter welchen Voraussetzungen der Täter bestraft oder etwa ausgeliefert werden soll. Die Strafbarkeit der in Artikel 11 in Betracht gezogenen Tathandlungen ist nach österreichischem Recht jedenfalls gegeben (§§ 87, 93, 98 lit. a und b, 99 StG).

Zu Artikel 12:

Es wird auf die Erläuterungen zu Artikel 8 verwiesen.

Auf Grund des engen Zusammenhanges mit den dem Kommandanten des Luftfahrzeuges durch die Bestimmungen des Kapitels III des vorliegenden Vertrages eingeräumten Befugnisse, denen dieser Artikel eine Verpflichtung der Vertragsstaaten gegenüberstellt, muß auch diese Bestimmung als verfassungsändernd bezeichnet werden.

Zu Artikel 13:

Es wird auf die Erläuterungen zu Artikel 9 Absatz 1 und 11 verwiesen. Die Verpflichtungen eines Vertragsstaates nach Artikel 13 Absatz 2 bis 5 bestehen nicht nur in dem Falle einer ungesetzlichen Inbesitznahme eines Luftfahrzeuges (Artikel 11), sondern auch dann, wenn der Luftfahrzeugkommandant den Behörden dieses Staates eine Person übergibt, die an Bord eine schwere strafbare Handlung begangen hat (Artikel 9 Absatz 1).

Die zu Artikel 12 gegebene Begründung für den verfassungsändernden Charakter dieser Bestimmung trifft auch für den vorliegenden Artikel zu.

Zu Artikel 14 und 15:

Diese Bestimmungen haben die rechtliche Stellung abgesetzter oder übergebener Personen zum Gegenstand, deren Verbleib in dem Landungsstaat im Zusammenhang mit einem Strafverfahren oder Auslieferungsverfahren nicht mehr erforderlich ist. Solche Personen sollen auf ihren Wunsch die Reise ungehindert fortsetzen können.

Zu Artikel 16:

Absatz 1 wurde im Hinblick darauf in das Übereinkommen aufgenommen, daß Auslieferungsverträge mitunter eine Auslieferung nur wegen strafbarer Handlungen vorsehen, die im Gebiet des um die Auslieferung ersuchenden Staates begangen wurden. Der Staat, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, wird nunmehr die Möglichkeit haben, auf Grund des Übereinkommens und eines derartigen Auslieferungsvertrages ein Auslieferungsbegehren auch dann zu stellen, wenn die Tat nicht über seinem Hoheitsgebiet begangen worden ist. Abgesehen von der Bestimmung des Artikels 16 Absatz 1 kann jedoch aus keiner Bestimmung des Übereinkommens eine Verpflichtung zur Auslieferung abgeleitet werden (Artikel 16 Absatz 2). Dies gilt auch für Fälle von Luftpiraterie. Für die Auslieferung bleiben daher, soweit das österreichische Recht betroffen ist, die Bestimmungen der

§§ 36 bis 41 StG, § 59 StPO und der einschlägigen Auslieferungsverträge sowie die allgemein anerkannten Grundsätze des Völkerrechtes maßgebend.

Zu Artikel 17:

Dieser Artikel stellt sicher, daß der Luftverkehr nicht unnötig durch Maßnahmen, die das Abkommen gestattet, beeinträchtigt wird.

Zu Artikel 18:

Mit Artikel 18 werden systematischerweise die auf Grund des Artikels 77 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt gegebenen Möglichkeiten berücksichtigt. Im Falle des Bestehens von Betriebsgemeinschaften oder von internationalen Betriebsstellen bestimmen die betroffenen Vertragsstaaten, welcher dieser Staaten für die Zwecke dieses Abkommens als Eintragungsstaat der in keinem bestimmten Staat eingetragenen Luftfahrzeuge gilt (vgl. hiezu Halbmayr, Luftfahrzeugentführungen und damit im Zusammenhang stehende Rechtsfragen, LRP im austroflug 1971, S. 7). Die Form, in welcher der als Eintragungsstaat geltende Staat zu bezeichnen ist, bleibt den Staaten überlassen.

Zu Artikel 19:

Nach diesem Artikel stand das Übereinkommen bis zu seinem Inkrafttreten den Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen und der Spezialorganisationen zur Unterzeichnung offen. Da das Übereinkommen am 4. Dezember 1969 in Kraft getreten ist, ist eine Unterzeichnung durch Österreich nicht mehr möglich.

Zu Artikel 20:

Da eine Unterzeichnung des Übereinkommens durch Österreich nicht mehr möglich ist, kommt auch seine Ratifikation durch Österreich nicht mehr in Frage.

Zu Artikel 21:

Wie erwähnt, ist das Übereinkommen am 4. Dezember 1969 in Kraft getreten.

Der zweite Absatz trägt dem Artikel 102 der Satzung der Vereinten Nationen Rechnung.

Zu Artikel 22:

Der Kreis der beitragsberechtigten Staaten ist derselbe wie der der unterzeichnungsberechtigten. Die Beitrittsurkunden sind wie die Ratifikationsurkunden bei der ICAO zu hinterlegen.

Zu Artikel 23:

Dieser Artikel entspricht den üblichen Kündigungsbestimmungen.

Zu Artikel 24:

Im Gegensatz zu anderen Schiedsklauseln verzichtet dieser Artikel darauf, das Verfahren zur Bestellung der Schiedsrichter und zur Festlegung des Schiedsverfahrens zu regeln, sondern bestimmt lediglich, daß im Falle des Ausbleibens einer diesbezüglichen Einigung zwischen den Streitparteien innerhalb von sechs Monaten ab dem Verlangen einer Partei nach Einsetzung eines Schiedsgerichtes der Internationale Gerichtshof angerufen werden kann. Die im Absatz 1 dieses Artikels enthaltene Schiedsklausel ist gemäß Absatz 2 fakultativ, da verschiedene Staaten, die sich grundsätzlich weigern, Streitigkeiten einem Schiedsgericht zu unterbreiten, nicht durch eine obligatorische Schiedsklausel von der Mitgliedschaft beim Übereinkommen abgehalten werden sollen. Österreich wird keinen Vorbehalt im Sinne des Absatzes 2 abgeben und damit die Gerichtsbarkeit als obligatorisch annehmen.

Zu Artikel 26:

Die in diesem Artikel geregelten Pflichten des Depositärs entsprechen den einschlägigen Bestimmungen der meisten anderen internationalen Übereinkommen.