

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

17. 10. 1972

Regierungsvorlage

CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UN- LAWFUL SEIZURE OF AIRCRAFT	CONVENTION POUR LA REPRESSION DE LA CAP- TURE ILLICITE D'AERO- NEFS	(Übersetzung) ÜBEREINKOMMEN ZUR BEKÄMPFUNG DER WIDERRECHTLICHEN INBESITZNAHME VON LUFTFAHRZEUGEN
PREAMBLE	PREAMBULE	PRÄAMBEL
THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION	LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,	DIE VERTRAGSSTAATEN DIESES ÜBEREINKOMMENS,
CONSIDERING that unlaw- ful acts of seizure or exercise of control of aircraft in flight jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation;	CONSIDERANT que les ac- tes illicites de capture ou d'exer- cice du contrôle d'aéronefs en vol compromettent la sécurité des personnes et des biens, gê- nent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'avi- ation civile,	IN DER ERWAGUNG, daß widerrechtliche Handlungen der Inbesitznahme eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs oder der Ausübung der Herrschaft darüber die Sicherheit von Per- sonen und Sachen gefährden, den Betrieb von Luftverkehrsdien- sten ernstlich beeinträchtigen und das Vertrauen der Völker der Welt in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,
CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern;	CONSIDERANT que de tels actes les préoccupent grave- ment,	IN DER ERWAGUNG, daß solche Handlungen Anlaß zu ernster Besorgnis geben,
CONSIDERING that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to pro- vide appropriate measures for punishment of offenders;	CONSIDERANT que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la puni- tion de leurs auteurs,	IN DER ERWAGUNG, daß es zur Abschreckung von sol- chen Handlungen dringend not- wendig ist, geeignete Maßnah- men zur Bestrafung der Täter vorzusehen,
HAVE AGREED AS FOL- LOWS:	SONT CONVENUS DES DISPOSITION SUIVANTES:	HABEN FOLGENDES VER- EINBART:
Article 1	Article 1er	Artikel 1
Any person who on board an aircraft in flight:	Commet une infraction pé- nale (ci-après dénommée « l'in- fraction ») toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol,	Jede Person, die an Bord eines im Flug befindlichen Luft- fahrzeugs
(a) unlawfully, by force or threat thereof, or by any	a) illicitement et par violence ou menace de violence	a) widerrechtlich durch Ge- walt oder Drohung mit

other form of intimidation, seizures, or exercises control of, that aircraft, or attempts to perform any such act, or

(b) is an accomplice of a person who performs or attempts to perform any such act

commits an offence (hereinafter referred to as "the offence").

Article 2

Each contracting State undertakes to make the offence punishable by severe penalties.

Article 3

1. For the purposes of this Convention, an aircraft is 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 flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.

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

3. This Convention shall apply only if the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; it shall be immaterial whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight.

4. In the cases mentioned in Article 5, this Convention shall

s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou

b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.

Article 2

Tout Etat contractant s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères.

Article 3

1. Aux fins de la présente convention, 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, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

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

3. La présente convention ne s'applique que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de ce aéronef, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur.

4. Dans les cas prévus à l'article 5, la présente convention

Gewalt oder durch eine andere Form der Einschüchterung dieses Luftfahrzeug in Besitz nimmt oder die Herrschaft darüber ausübt oder eine dieser Handlungen zu begehen versucht oder

b) sich an der Begehung oder der versuchten Begehung einer dieser Handlungen beteiligt,

begeht eine strafbare Handlung (im folgenden als „die strafbare Handlung“ bezeichnet).

Artikel 2

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, die strafbare Handlung mit schweren Strafen zu bedrohen.

Artikel 3

1. Im Sinne dieses Übereinkommens gilt 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 gilt der Flug als fortdauernd, bis die zuständigen Behörden die Verantwortung für das Luftfahrzeug und für die Personen und Sachen an Bord übernehmen.

2. Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Luftfahrzeuge, die im Militär-, Zoll- oder Polizeidienst verwendet werden.

3. Dieses Übereinkommen findet nur Anwendung, wenn der Abflugort oder der tatsächliche Landeort des Luftfahrzeugs, an Bord dessen die strafbare Handlung begangen wird, außerhalb des Hoheitsgebietes des Eintragsstaats dieses Luftfahrzeugs gelegen ist, gleichviel ob es sich um ein Luftfahrzeug auf einem internationalen Flug oder auf einem Inlandflug handelt.

4. In den in Artikel 5 genannten Fällen findet dieses

501 der Beilagen

3

not apply if the place of take-off and the place of take-off the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in that Article.

5. Notwithstanding paragraphs 3 and 4 of this Article, Articles 6, 7, 8 and 10 shall apply whatever the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft, if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of that aircraft.

Article 4

1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence and any other act of violence against passengers or crew committed by the alleged offender in connection with the offence, in the following cases:

- (a) when the offence is committed on board an aircraft registered in that State;
- (b) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;
- (c) when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee who has his principal place of business or, if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in the State.

2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence in

ne s'applique pas si le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise sont situés sur le territoire d'un seul des Etats mentionnés audit article.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les articles 6, 7, 8 et 10 sont applicables, quel que soit le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation dudit aéronef.

Article 4

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction, ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l'infraction en relation directe avec celle-ci, dans les cas suivants:

- a) si elle est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;
- b) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord;
- c) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction

Übereinkommen keine Anwendung, wenn der Abflugort und der tatsächliche Landeort des Luftfahrzeugs, an Bord dessen die strafbare Handlung begangen wird, im Hoheitsgebiet desselben Staates gelegen sind und wenn dieser Staat einer der in jenem Artikel erwähnten Staaten ist.

5. Ungeachtet der Absätze 3 und 4 dieses Artikels finden die Artikel 6, 7, 8 und 10 unabhängig vom Abflugort oder vom tatsächlichen Landeort des Luftfahrzeugs Anwendung, wenn der Täter oder der Verdächtige im Hoheitsgebiet eines anderen Staates als des Eintragsstaats dieses Luftfahrzeugs aufgefunden wird.

Artikel 4

1. Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Maßnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die strafbare Handlung sowie über jede sonstige gewalttätige Handlung gegen Fluggäste oder Besatzungsmitglieder, die der Verdächtige im Zusammenhang mit der strafbaren Handlung begangen hat, in folgenden Fällen zu begründen:

- a) wenn die strafbare Handlung an Bord eines in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugs begangen wird;
- b) wenn das Luftfahrzeug, an Bord dessen die strafbare Handlung begangen wird, mit dem noch an Bord befindlichen Verdächtigen in seinem Hoheitsgebiet landet;
- c) wenn die strafbare Handlung an Bord eines Luftfahrzeugs begangen wird, das ohne Besatzung an eine Person vermietet wurde, die ihre Hauptbetriebsleitung oder, wenn eine solche nicht besteht, ihren ständigen Aufenthalt in diesem Staat hat.

2. Ebenso trifft jeder Vertragsstaat die notwendigen Maßnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die strafbare Hand-

the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to any of the States mentioned in paragraph 1 of this Article.

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

Article 5

The Contracting States which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Article 6

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take him into custody or take other measures to ensure his presence. 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 necessary to enable any criminal or extradition proceeding to be instituted.

2. Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

tion dans le cas où l'auteur présumé de celle-ci se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1er du présent article.

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

Article 5

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente convention.

Article 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. 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.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

lung für den Fall zu begründen, daß der Verdächtige sich in seinem Hoheitsgebiet befindet und daß der betreffende Staat ihn nicht nach Artikel 8 an einen der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels 8 genannten Staaten ausliefert.

3. Dieses Übereinkommen schließt eine Strafgerichtsbarkeit, die nach nationalem Recht ausgeübt wird, nicht aus.

Artikel 5

Vertragsstaaten, die Betriebsgemeinschaften für den Luftverkehr oder internationale Betriebsstellen bilden, welche einer gemeinsamen oder internationalen Eintragung unterliegende Luftfahrzeuge einsetzen, bezeichnen in geeigneter Weise für jedes Luftfahrzeug den Staat unter ihnen, der die Gerichtsbarkeit ausüben und die Eigenschaften des Eintragsstaats im Sinne dieses Übereinkommens haben soll; sie zeigen dies der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation an, die allen Vertragsstaaten dieses Übereinkommens davon Kenntnis gibt.

Artikel 6

1. Hält ein Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Täter oder der Verdächtige befindet, es in Anbetracht der Umstände für gerechtfertigt, so nimmt er ihn in Haft oder trifft andere Maßnahmen, um seine Anwesenheit sicherzustellen. Die Haft und die anderen Maßnahmen müssen mit dem Recht dieses Staates übereinstimmen; sie dürfen nur so lange aufrechterhalten werden, wie es notwendig ist, um die Einleitung eines Strafverfahrens oder Auslieferungsverfahrens zu ermöglichen.

2. Dieser Staat führt unverzüglich eine vorläufige Untersuchung zur Feststellung des Sachverhalts durch.

501 der Beilagen

5

3. Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

4. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft, the State mentioned in Article 4, paragraph 1(c), the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested States 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 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 7

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of the State.

Article 8

1. The offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offence as an extraditable offence in every

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1er du présent article 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. 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 mentionné à l'article 4, paragraphe 1er, alinéa c, 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 paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 7

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'infraction est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

Article 8

1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extra-

3. Einer auf Grund des Absatzes 1 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. Hat ein Staat eine Person auf Grund dieses Artikels in Haft genommen, so zeigt er unverzüglich dem Eintragungsstaat des Luftfahrzeugs, dem in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c genannten Staat, 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 2 durchführt, unterrichtet die genannten Staaten unverzüglich über das Ergebnis der Untersuchung und teilt ihnen mit, ob er seine Gerichtsbarkeit auszuüben beabsichtigt.

Artikel 7

Der Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verdächtige aufgefunden wird, ist, wenn er ihn nicht ausliefert, verpflichtet, den Fall ohne irgendeine Ausnahme und unabhängig davon, ob die strafbare Handlung in seinem Hoheitsgebiet begangen wurde, seinen zuständigen Behörden zum Zwecke der Strafverfolgung zu unterbreiten. Diese Behörden treffen ihre Entscheidung in der gleichen Weise wie im Fall einer gemeinrechtlichen strafbaren Handlung schwereren Art nach dem Recht dieses Staates.

Artikel 8

1. Die strafbare Handlung gilt als eine in jeden zwischen Vertragsstaaten bestehenden Auslieferungsvertrag einbezogene, der Auslieferung unterliegende strafbare Handlung. Die Vertragsstaaten verpflichten sich,

extradition treaty to be concluded between them.	dition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.	die strafbare Handlung als eine der Auslieferung unterliegende strafbare Handlung in jeden zwischen ihnen zu schließenden Auslieferungsvertrag aufzunehmen.
2. If a Contracting State which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another Contracting State with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offence. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.	2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne l'infraction. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.	2. Erhält ein Vertragsstaat, der die Auslieferung vom Bestehen eines Vertrags abhängig macht, ein Auslieferungsersuchen von einem anderen Vertragsstaat, mit dem er keinen Auslieferungsvertrag hat, so steht es ihm frei, dieses Übereinkommen als Rechtsgrundlage für die Auslieferung in Bezug auf die strafbare Handlung anzusehen. Die Auslieferung unterliegt im übrigen den im Recht des ersuchten Staates vorgesehenen Bedingungen.
3. Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offence as an extraditable offence between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.	3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent l'infraction comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.	3. Vertragsstaaten, welche die Auslieferung nicht vom Bestehen eines Vertrags abhängig machen, erkennen unter sich die strafbare Handlung als eine der Auslieferung unterliegende strafbare Handlung vorbehaltlich der im Recht des ersuchten Staates vorgesehenen Bedingungen an.
4. The offence shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 4, paragraph 1.	4. Entre Etats contractants, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1.	4. Die strafbare Handlung wird für die Zwecke der Auslieferung zwischen Vertragsstaaten so behandelt, als sei sie nicht nur an dem Ort, an dem sie sich ereignet hat, sondern auch in den Hoheitsgebieten der Staaten begangen worden, die verpflichtet sind, ihre Gerichtsbarkeit nach Artikel 4 Absatz 1 zu begründen.

Article 9

1. When any of the acts mentioned in Article 1 (a) has occurred or is about to occur, 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 by the preceding paragraph, any Contracting State in which the aircraft or its passengers or crew

Article 9

1. Lorsque l'un des actes prévus à l'article 1er, alinéa a, est accompli ou sur le point d'être accompli, 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 sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les pas-

Artikel 9

1. Ist eine der in Artikel 1 Buchstabe a genannten Handlungen begangen worden oder im Begriff begangen zu werden, so treffen die Vertragsstaaten alle geeigneten Maßnahmen, um die Herrschaft des rechtmäßigen Kommandanten über das Luftfahrzeug wiederherzustellen oder aufrechtzuerhalten.

2. In den Fällen des Absatzes 1 erleichtert jeder Vertragsstaat, in dem sich das Luftfahrzeug, die Fluggäste oder die Besatzung

501 der Beilagen

7

are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Article 10

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offence and other acts mentioned in Article 4. The law of the State requested shall apply in all cases.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect obligations under any other treaty, bilateral or multilateral, which governs or will govern, in whole or in part, mutual assistance in criminal matters.

Article 11

Each Contracting State shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning:

- (a) the circumstances of the offence;
- (b) the action taken pursuant to Article 9;
- (c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender, and, in particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.

Article 12

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

sagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Article 10

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative à l'infraction et aux autres actes visés à l'article 4. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1er du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

Article 11

Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs:

- a) aux circonstances de l'infraction;
- b) aux mesures prises en application de l'article 9;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 12

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'en-

befinden, so bald wie möglich den Fluggästen und der Besatzung die Fortsetzung der Reise und gibt das Luftfahrzeug und seine Ladung unverzüglich den zum Besitz berechtigten Personen zurück.

Artikel 10

1. Die Vertragsstaaten gewähren einander die weitestgehende Hilfe im Zusammenhang mit Verfahren, die in bezug auf die strafbare Handlung oder sonstige in Artikel 4 genannte Handlungen eingeleitet werden. In allen Fällen ist das Recht des ersuchten Staates anwendbar.

2. Absatz 1 läßt Verpflichtungen auf Grund eines anderen zwei- oder mehrseitigen Vertrags unberührt, der ganz oder teilweise die Rechtshilfe in Strafsachen regelt oder regeln wird.

Artikel 11

Jeder Vertragsstaat übermittelt dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Übereinstimmung mit seinem nationalen Recht so schnell wie möglich alle in seinem Besitz befindlichen sachdienlichen Angaben über

- a) die Umstände der strafbaren Handlung;
- b) die nach Artikel 9 getroffenen Maßnahmen;
- c) die in bezug auf den Täter oder den Verdächtigen getroffenen Maßnahmen und insbesondere das Ergebnis eines Auslieferungsverfahrens oder eines anderen Verfahrens.

Artikel 12

1. Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden kann, wird auf Verlangen eines dieser

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. 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 Depositary Governments.

Article 13

1. This Convention shall be open for signature at The Hague on 16 December 1970, by States participating in the International Conference on Air Law held at The Hague from 1 to 16 December 1970 (hereinafter referred to as The Hague Conference). After 31 December 1970, the Convention shall be open to all States for signature in Moscow, London and Washington. Any State which does not sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this Article may accede to it at any time.

2. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Brit-

tre 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. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhérera, 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 aux gouvernements dépositaires.

Article 13

1. La présente convention sera ouverte le 16 décembre 1970 à La Haye à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à La Haye du 1er au 16 décembre 1970 (ci-après dénommée « la Conférence de La Haye »). Après le 31 décembre 1970, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne

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 Übereinkommens oder dem Beitritt zu diesem erklären, daß er sich durch Absatz 1 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsstaaten sind gegenüber einem Vertragsstaat, der einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch Absatz 1 nicht gebunden.

3. Ein Vertragsstaat, der einen Vorbehalt nach Absatz 2 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch eine an die Depositärregierungen gerichtete Notifikation zurückziehen.

Artikel 13

1. Dieses Übereinkommen liegt am 16. Dezember 1970 in Den Haag für die Teilnehmerstaaten der vom 1. bis 16. Dezember 1970 in Den Haag abgehaltenen Internationalen Luftrechtskonferenz (im folgenden als „Haager Konferenz“ bezeichnet) zur Unterzeichnung auf. Nach dem 31. Dezember 1970 liegt das Übereinkommen für alle Staaten in Moskau, London und Washington zur Unterzeichnung auf. Ein Staat, der dieses Übereinkommen nicht vor seinem Inkrafttreten nach Absatz 3 unterzeichnet, kann ihm jederzeit beitreten.

2. Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten. Die Ratifikations- und Beitrittsurkunden werden bei den Regierungen der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, des Vereinigten Königreichs Großbritannien

501 der Beilagen

9

ain and Northern Ireland, and the United States of America, which are hereby designated the Depositary Governments.

3. This Convention shall enter into force thirty days following the date of the deposit of instruments of ratification by ten States signatory to this Convention which participated in The Hague Conference.

4. For other States, this Convention shall enter into force on the date of entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of this Article, or thirty days following the date of deposit of their instruments of ratification or accession, whichever is later.

5. The Depositary Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Convention, and other notices.

6. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered by the Depositary Governments pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

Article 14

1. Any Contracting State may denounce this Convention by written notification to the Depositary Governments.

2. Denunciation shall take effect six months following the date on which notification is received by the Depositary Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries

et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme gouvernements dépositaires.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de La Haye.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée par les gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies et conformément aux dispositions de l'Article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

Article 14

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment

und Nordirland und der Vereinigten Staaten von Amerika hinterlegt, die hiermit zu Depositärregierungen bestimmt werden.

3. Dieses Übereinkommen tritt dreißig Tage nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunden durch zehn Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens, die an der Haager Konferenz teilgenommen haben, in Kraft.

4. Für andere Staaten tritt dieses Übereinkommen mit seinem Inkrafttreten nach Absatz 3 oder dreißig Tage nach Hinterlegung ihrer Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

5. Die Depositärregierungen unterrichten unverzüglich alle Unterzeichnerstaaten und beitretenden Staaten über den Zeitpunkt jeder Unterzeichnung, der Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde, des Inkrafttretens dieses Übereinkommens sowie über alle sonstigen Mitteilungen.

6. Die Depositärregierungen lassen dieses Übereinkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten gemäß Artikel 102 der Satzung der Vereinten Nationen und gemäß Artikel 83 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicago, 1944) registrieren.

Artikel 14

1. Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen durch eine an die Depositärregierungen gerichtete schriftliche Notifikation kündigen.

2. Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang der Notifikation bei den Depositärregierungen wirksam.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, hierzu

ries, being duly authorised thereto by their Governments, have signed this Convention.

DONE at The Hague, this sixteenth day of December, one thousand nine hundred and seventy, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à La Haye, le seizième jour du mois de décembre de l'an mille neuf cent soixante-dix, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, russe espagnole et.

von ihren Regierungen gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Den Haag am 16. Dezember 1970 in drei Urschriften, jede in vier verbindlichen Wortlauten in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

I.

Vorgeschichte des Übereinkommens

Entführungen von Luftfahrzeugen beschäftigen die Regierungen vieler Staaten bereits seit Jahren. Die erste Häufung von Fällen widerrechtlicher Inbesitznahme von Luftfahrzeugen erfolgte anfangs der sechziger Jahre im mittellamerikanischen Raum im Zusammenhang mit dem Machtwechsel in Kuba, die zweite setzte im Verlauf des Jahres 1968 ein. Während 1965 und 1966 je fünf Luftfahrzeuge entführt wurden, gab es 1968 35, 1969 88 und 1970 80 Entführungen von Luftfahrzeugen. Die rechtlichen Probleme im Zusammenhang mit Entführungen von Luftfahrzeugen sind schon frühzeitig erkannt worden. Im Abkommen von Tokio vom 14. September 1963 über strafbare und andere Handlungen, die an Bord von Luftfahrzeugen begangen werden, wurden die Staaten nach der Entführung eines Luftfahrzeuges zu bestimmten Maßnahmen (Wiederherstellung der Kommandogewalt des Luftfahrzeugkommandanten, Ermöglichung der Weiterreise von Passagieren und Besatzung, Rückgabe des Luftfahrzeuges, Feststellung des Sachverhaltes durch eine vorläufige Untersuchung und Sicherstellung der Anwesenheit des Täters zum Zwecke der Einleitung eines Strafverfahrens oder Auslieferungsverfahrens) verpflichtet. Diese spärlichen Bestimmungen über Entführungen von Luftfahrzeugen wurden jedoch allgemein als unzureichend empfunden.

In einer im September 1968 angenommenen Resolution ersuchte daher die Vollversammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) den Rat dieser Organisation, sobald wie möglich mit dem Studium von Maßnahmen zu beginnen, um dem Problem der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen zu begegnen. Der Rat verwies diese Frage an das Rechtskomitee der ICAO zur weiteren Behandlung. Auf Grund des Entwurfes eines Unterkomitees stellte das Rechtskomitee der ICAO auf seiner 17. Tagung in Montreal im Februar und März 1970 den Entwurf zu einem Übereinkommen fertig, der einer

Diplomatischen Konferenz über die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, die in der Zeit vom 1. bis 16. Dezember 1970 in Den Haag stattfand, als Verhandlungsgrundlage vorlag.

Kurz vor Beginn dieser Konferenz hatte die Generalversammlung der Vereinten Nationen am 25. November 1970 mit überwältigender Mehrheit eine Resolution „über Entführungen von Luftfahrzeugen und Behinderung des zivilen Luftverkehrs“ beschlossen, in der „ohne jegliche Ausnahme“ alle Handlungen der Entführung eines Luftfahrzeuges oder einer anderen Behinderung des zivilen Luftverkehrs verurteilt wurden. Die Staaten wurden aufgefordert, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um innerhalb ihrer Zuständigkeit vor solchen Handlungen abzuschrecken, solchen Handlungen vorzubeugen und sie zu bekämpfen, sowie für die Verfolgung und Bestrafung oder Auslieferung der Täter Sorge zu tragen.

Von der Diplomatischen Konferenz von Den Haag, an der 77 Staaten, darunter auch Österreich, teilnahmen, wurde das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen fertiggestellt, mit 74 Stimmen bei zwei Enthaltungen angenommen und am 16. Dezember 1970 zur Unterzeichnung aufgelegt.

Das Übereinkommen wurde am 28. April 1971 von Österreich gleichzeitig in Washington, Moskau und London unterzeichnet. Österreich war damit der 50. Staat, der dieses Übereinkommen unterzeichnet hat. 45 Staaten hatten sogleich nach Abschluß der Konferenz am 16. Dezember 1971 unterzeichnet. Das Übereinkommen ist, nachdem es von den Vereinigten Staaten als zehntem Staat ratifiziert worden war, am 14. Oktober 1971 in Kraft getreten. Derzeit sind folgende Staaten Vertragsparteien des Übereinkommens: Brasilien, Bulgarien, Chile, Costa Rica, Cypern, Dahomey, DDR, Ecuador, Fidschi, Finnland, Frankreich, Gabon, Iran, Irland, Israel, Japan, Jordanien, Kanada, Mali, Mexiko, Mongolei, Niger, Norwegen, Panama, Paraguay, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Sowjet-

union, Südafrika, Taiwan, Tschad, Tschechoslowakei, Uganda, Ukraine, Ungarn, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland, Vereinigte Staaten von Amerika und Weißrussland.

II.

Das Übereinkommen hat sich zum Ziel gesetzt, daß der Täter, der eine dem Begriff „widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeuges“ zu unterstellende strafbare Handlung begangen hat, entweder im Staat der Landung oder in einem anderen zuständigen Staat, in dem er betreten wird, bestraft oder zum Zwecke der Bestrafung ausgeliefert werden muß. Durch die Gewißheit, praktisch in jedem Fall bestraft zu werden, sollen potentielle Täter von einer solchen Tat abgeschreckt werden.

Das Übereinkommen umschreibt zunächst international verbindlich den Begriff der Entführung eines Luftfahrzeuges (Artikel 1). Es verpflichtet die Staaten, solche strafbare Handlungen mit schweren Strafen zu bedrohen (Artikel 2). Dem Staat der Eintragung des Luftfahrzeuges, dem Staat, in dem das entführte Luftfahrzeug landet, und dem Staat, in dem der Täter betreten wird, wird jeweils zusätzliche Strafgerichtsbarkeit übertragen (Artikel 4). Das Übereinkommen verpflichtet die Staaten, in deren Hoheitsgebiet ein Entführer betreten wird, dessen Anwesenheit sicherzustellen (Artikel 6) und ihn entweder auszuliefern oder an die für die Strafverfolgung zuständigen Behörden zu überweisen (Artikel 7). Die widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeuges wird grundsätzlich als Auslieferungsdelikt anerkannt, ohne daß jedoch eine unbedingte Auslieferungspflicht festgesetzt wird (Artikel 8).

Das Übereinkommen ist in mehreren Bestimmungen (insbesondere Artikel 1, 2, 4, 7 und 8) gesetzändernd bzw. gesetzesergänzend. Während etwa die Bestimmungen über die Auslieferung (Artikel 8) die innerstaatlichen gesetzlichen Bestimmungen über die Auslieferung (§ 39 StG, § 59 StPO) sowie die zwischen Österreich und anderen Staaten bestehenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen über die Auslieferung ergänzen und ohne weiteres vollziehbar sind, bedürfen die Bestimmungen der Artikel 1, 2 und 4 des Übereinkommens zu ihrer vollständigen innerstaatlichen Durchführung noch legislativer Maßnahmen. Hiefür sind einzelne Bestimmungen des Strafgesetzbuches vorgesehen, dessen Regierungsvorlage (30 BlgNr., 13. GP.) bereits in parlamentarischer Beratung steht. In Anbetracht des Umstandes, daß dem weitaus überwiegenden Teil der Österreich auf Grund des Übereinkommens treffenden legislativen Verpflichtungen bereits durch derzeit schon geltende strafrechtliche Bestimmungen Rechnung getragen wird und die

weitergehenden Verpflichtungen von vergleichsweise geringerer Bedeutung durch das für den 1. Jänner 1975 in Aussicht genommene Inkrafttreten des neuen Strafgesetzbuches ebenfalls erfüllt sein werden, erscheint es nach Ansicht der Bundesregierung nicht geboten, im vorliegenden Fall im Sinne der durch Artikel 50 Absatz 1 Bundes-Verfassungsgesetz eröffneten Möglichkeit vom Grundsatz der generellen Transformation abzugehen.

Jeder der vier authentischen Texte des Übereinkommens, nämlich englisch, französisch, spanisch und russisch, ist gleichermaßen verbindlich. Die deutschsprachige Fassung des Übereinkommens beruht auf einer gemeinsamen Übersetzung, die im März 1971 zwischen Österreich, der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz einvernehmlich festgelegt worden ist.

Besonderer Teil

Artikel 1:

Als „widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeuges“ im Sinne dieses Übereinkommens sind alle Handlungen einer Person an Bord eines im Flug befindlichen Luftfahrzeuges zu verstehen, durch die widerrechtlich durch Gewalt oder Drohung mit Gewalt ein Luftfahrzeug in Besitz genommen oder darüber die Kontrolle ausgeübt wird, einschließlich der Versuche solcher Handlungen.

Täter oder Mitschuldige müssen also, auch im Falle des Versuches, an Bord des Luftfahrzeuges im Flug (Artikel 3) handeln. Taten, die außerhalb eines Luftfahrzeuges begangen werden, sich aber gegen ein Luftfahrzeug im Flug richten, werden vom Übereinkommen nicht erfaßt. Am Boden oder während des Fluges begangene Handlungen, die auf andere Weise die Zivilluftfahrt gefährden, sind Gegenstand eines weiteren Übereinkommens, das am 23. September 1971 in Montreal zur Unterzeichnung aufgelegt wurde („Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt“).

Der Täter muß mittels Gewalt, Drohung mit Gewalt oder einer anderen Form der Einschüchterung handeln. Es werden sowohl physische als auch psychische Einwirkungen erfaßt, nicht aber Fälle, in denen die Entführung eines Luftfahrzeuges ohne Drohung oder Einschüchterung durch Erregung eines Irrtums mittels einer Täuschung bewirkt wird. Die Vertragsstaaten werden aber durch das Übereinkommen nicht gehindert, auch derartige Handlungen unter Strafe zu stellen.

Der Entführungsakt besteht darin, daß der Täter die Herrschaft oder die Kontrolle über das

501 der Beilagen

13

Luftfahrzeug erlangt, daß also an die Stelle der Entschlußfreiheit des rechtmäßigen Führers des Luftfahrzeuges der Wille des Entführers tritt, wobei nicht unbedingt erforderlich ist, daß das Luftfahrzeug an einen anderen Ort als den Bestimmungsort gebracht werden soll.

Als Luftfahrzeuge im Sinne des Übereinkommens werden vor allem im regelmäßigen Lufttransportdienst eingesetzte Luftfahrzeuge, aber auch Flugtaxi und dergleichen in Betracht kommen.

Artikel 2:

Die Vertragsstaaten werden verpflichtet, für eine strafbare Handlung nach Artikel 1 schwere Strafdrohungen vorzusehen. Nach geltendem Recht liegt bei der Entführung eines Luftfahrzeuges im Regelfall das Verbrechen der Erpressung nach § 98 lit. a StG vor, das angesichts der wohl immer anzunehmenden erschwerenden Umstände nach § 100 Absatz 1 StG mit schwerem Kerker von einem bis zu fünf Jahren bedroht ist. Wird durch die Handlung eine „Gemeingefahr“ im Sinne des § 85 lit. b StG herbeigeführt, was häufig der Fall sein wird, dann bildet die Straftat überdies das Verbrechen der öffentlichen Gewalttätigkeit durch boshafte Handlungen oder Unterlassungen unter besonders gefährlichen Verhältnissen nach § 87 StG und ist nach § 88 StG mit schwerem Kerker von einem bis zu zehn Jahren, bei wirklich eingetretenem Schaden von zehn Jahren bis lebenslang, bedroht. Die Entführung eines Luftfahrzeuges schließt auch das Verbrechen der unbefugten Einschränkung der persönlichen Freiheit der Personen an Bord ein, gegen die nicht mit Gewaltanwendung oder Drohung vorgegangen wird, die aber von der Entführung Kenntnis haben (§ 93 StG).

Der Strafgesetzentwurf 1971 sieht im § 193 eine besondere Strafvorschrift für Luftpiraterie vor. Diese Bestimmung lautet wie folgt: „(1) Wer unter Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Luftverkehrs mit Gewalt oder durch gefährliche Drohung gegen eine an Bord des Luftfahrzeuges befindliche Person oder gegen eine Person, die auf den Kurs des Luftfahrzeuges oder auf die Sicherheit an Bord Einfluß nehmen kann, ein Luftfahrzeug in seine Gewalt oder unter seine Kontrolle bringt oder die Herrschaft darüber ausübt, ist mit Freiheitsstrafe von einem bis zu zehn Jahren zu bestrafen. (2) Hat die Tat den Tod eines Menschen oder schwere Körperverletzungen (§ 92) einer größeren Zahl von Menschen zur Folge, so ist der Täter mit Freiheitsstrafe von fünf bis zu fünfzehn Jahren, hat sie aber den Tod einer größeren Zahl von Menschen nach sich gezogen, mit Freiheitsstrafe von zehn bis zu zwanzig Jahren zu bestrafen.“

Artikel 3:

Nach Absatz 1 befindet sich ein Luftfahrzeug im Fluge vom Zeitpunkt des Schließens der Außentüren nach dem Einsteigen bis zu dem Zeitpunkt, in dem die Türen zum Zwecke des Aussteigens geöffnet werden. Der Begriff „im Flug befindlich“ ist damit gegenüber Artikel 1 Absatz 3 des Abkommens von Tokio über strafbare und andere Handlungen, die an Bord von Luftfahrzeugen begangen werden — nach dieser Bestimmung befindet sich ein Luftfahrzeug vom Zeitpunkt des Beginns der Kraftanwendung zum Zwecke des Startens bis zum Ende des Landelaufes im Flug — erweitert worden. Im Fall einer Notlandung wird im Wege einer Fiktion die Fortdauer des Fluges angenommen, bis die zuständigen Behörden die Verantwortung für das Luftfahrzeug, die Personen und das Eigentum an Bord übernommen haben.

Die Absätze 3 bis 5 regeln den geographischen Geltungsbereich des Übereinkommens, das nur Flüge erfaßt, die ein internationales Element aufweisen. Auf Inlandsflüge ist das Übereinkommen anwendbar, wenn das Luftfahrzeug in das Ausland entführt wurde, oder, ohne Rücksicht auf den Ort des Startes und der Landung, wenn der Täter in einem anderen Staat als dem der Eintragung des Luftfahrzeuges betreten wird. In dem letzteren Fall ist ein internationaler Anknüpfungspunkt deshalb gegeben, weil zumeist ein Auslieferungsbegehren gestellt werden wird.

Artikel 4:

Die Vorschriften des Übereinkommens über die strafrechtliche Zuständigkeit (Gerichtsbarkeit) sollen sicherstellen, daß die Verpflichtung nach Artikel 2 die Entführung eines Luftfahrzeuges unter Strafe zu stellen und strafrechtlich zu verfolgen (Artikel 7), im Einzelfall erfüllt werden kann.

Zu diesem Zweck wird zunächst eine zusätzliche primäre Gerichtsbarkeit des Eintragsstaates und des Landestaates geschaffen:

Jeder Vertragsstaat muß seine Strafgerichtsbarkeit für den Fall begründen, daß das Luftfahrzeug, in dem eine strafbare Handlung im Sinne des Artikels 1, sowie damit im Zusammenhang sonstige gewalttätige Handlungen, zum Beispiel Körperverletzungen gegen Fluggäste oder Besatzungsmitglieder begangen wurden, in diesem Staat eingetragen ist oder daß es in seinem Gebiet — mit dem Täter an Bord — landet. Die Gerichtsbarkeit des Eintragsstaates und auch — praktisch noch bedeutsamer — des Landungsstaates wird sich daher im Interesse der Verhängung einer einheitlichen, angemessenen Strafe auch auf Konnexdelikte erstrecken, die vor oder nach der eigentlichen Entführungshandlung oder noch vor dem Erreichen des Gebietes des Landungsstaates im Zusammenhang mit der

Erzwingung der Kursänderung durch Gewalt oder Drohung in dem im Flug befindlichen Luftfahrzeug begangen wurden. Nach der im Strafgesetzentwurf 1971 vorgesehenen Fassung des § 193 wird die Körperverletzung oder der Tod eines Menschen als unmittelbare Folge der Angriffshandlung schon tatbestandsmäßig erfasst.

Soweit Österreich als Landungsstaat in Betracht kommt, ist eine inländische Gerichtsbarkeit hinsichtlich der eigentlichen Entführungshandlung bzw. der darin gelegenen Erpressung und Einschränkung der persönlichen Freiheit im Regelfall schon derzeit gegeben, weil die strafbaren Handlungen in diesem Fall über dem österreichischen Staatsgebiet zumindest noch fortgesetzt und daher insoweit in Österreich begangen worden sind (§ 37 StG). Anders kann es sich hinsichtlich einzelner vorher begangener Zusammenhangstaten sowie dann verhalten, wenn die Entführung noch außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes gescheitert und im Zeitpunkt des Einfliegens in dieses Gebiet die Ordnung an Bord schon wieder hergestellt ist. In diesen Punkten wird jedoch der mit der Ratifikation des Übereinkommens eingegangenen Verpflichtung mit Inkrafttreten des neuen Strafgesetzbuches Rechnung getragen werden (siehe II des Allgemeinen Teiles der Erläuterungen), dessen § 67 Z. 5 lautet:

„Nach den österreichischen Strafgesetzen werden unabhängig von den Strafgesetzen des Tatorts folgende im Ausland begangene Taten bestraft:

5. Luftpiraterie (§ 193) und damit im Zusammenhang begangene strafbare Handlungen gegen Leib und Leben oder gegen die Freiheit, wenn

- a) das Luftfahrzeug in Österreich landet und der Täter sich noch an Bord befindet,
- b) das Luftfahrzeug ohne Besatzung an jemanden vermietet ist, der seinen Geschäftssitz oder in Ermangelung eines solchen Sitzes seinen ständigen Aufenthalt in Österreich hat, oder
- c) sich der Täter in Österreich aufhält und nicht ausgeliefert wird;“

Die Vermehrung der schon bestehenden Strafgerichtsbarkeiten im Fall von Entführungen von Luftfahrzeugen erhöht naturgemäß die Gefahr von Kompetenzkonflikten und von Doppelgeleisigkeiten bei der Strafverfolgung. Eine „ne bis in idem“-Bestimmung ist jedoch im Hinblick auf die besondere Gefährlichkeit der in Betracht kommenden Tathandlungen nicht aufgenommen worden. Es werden daher die innerstaatlichen Vorschriften, die eine mehrfache Verurteilung oder zumindest eine Kumulierung des Strafvollzuges wegen des gleichen Sachverhaltes ausschließen oder zu vermeiden trachten, anzuwenden sein.

Von besonderer Tragweite ist die Bestimmung des Artikels 4 Absatz 2 des Übereinkommens. Die Vertragsstaaten haben danach auch eine subsidiäre Strafgerichtsbarkeit für den Fall zu begründen, daß der Täter sich in ihrem Hoheitsgebiet befindet und nicht auszuliefern ist.

Dieser Verpflichtung entspricht das geltende österreichische Gesetz insoweit, als nicht wegen Art und Eigenschaft der Tat eine Auslieferung unzulässig wäre (§ 40 StG). Der weitergehenden Verpflichtung, die Gerichtsbarkeit auch auf die Fälle auszudehnen, in denen sie nach geltendem Recht ausgeschlossen ist (weil wegen Art und Eigenschaft der Tat eine Auslieferung unzulässig wäre), wird mit Inkrafttreten der bereits weiter oben wiedergegebenen Bestimmung des neuen Strafgesetzbuches entsprochen sein.

Durch das Übereinkommen wird eine auf Grund innerstaatlicher Vorschriften bestehende weitergehende Strafgerichtsbarkeit, die sich etwa auf das Personalitätsprinzip oder auf das Territorialprinzip gründet, nicht ausgeschlossen (Artikel 4 Absatz 3).

Artikel 5:

Für den Fall des gemeinsamen Betriebes von Fluglinien durch mehrere Staaten (internationale Organisationen oder Agenturen) ist der Staat, der als Eintragungsstaat anzusehen ist, zu bezeichnen und der ICAO mitzuteilen. Dieser Staat soll dadurch in die Lage versetzt werden, die Strafgerichtsbarkeit als Eintragungsstaat auszuüben.

Artikel 6:

Jeder Vertragsstaat, in dem sich der Täter aufhält, muß ihn, wenn die Umstände es rechtfertigen, in Haft nehmen oder durch andere Mittel seine Anwesenheit sicherstellen. Die Festnahme und die anderen Maßnahmen richten sich nach den Vorschriften dieses Staates. Daraus folgt für den österreichischen Rechtsbereich, daß auf Grund des Übereinkommens weder Untersuchungs- noch Auslieferungshaft verhängt werden müssen, sofern angenommen werden kann, daß andere Vorkehrungen (etwa Gelöbnis, Kaution, regelmäßige Meldung) ausreichen. In der Beurteilung, ob ein Haftgrund vorliegt, sind die zuständigen Behörden in jeder Hinsicht frei.

Der Vertragsstaat, in dem sich der Täter befindet, hat unverzüglich den Sachverhalt zu erheben. Diese vorläufige Untersuchung ist nicht unbedingt mit Vorerhebungen oder mit der Voruntersuchung im technischen Sinn gleichzusetzen. Zunächst werden die Beteiligten jedenfalls von den Sicherheitsbehörden zu vernehmen sein.

Der Häftling kann sich in Übereinstimmung mit den bestehenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen über konsularische Beziehungen unver-

züglich mit dem Vertreter des Staates in Verbindung setzen, dessen Angehöriger er ist, wobei jedoch nur eine freiwillige Kontaktaufnahme in Betracht kommt.

Von der Festnahme und den für sie maßgebenden Gründen muß unverzüglich der Staat verständigt werden, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist oder dessen Angehöriger der Festgenommene ist. Gegebenenfalls sind noch andere interessierte Staaten zu verständigen. Zu diesen werden vor allem in Betracht kommende Tatortstaaten, falls sie feststellbar sind, gehören. Vom Ergebnis der vorläufigen Untersuchung sind die erwähnten Staaten dann sogleich mit einer Mitteilung darüber in Kenntnis zu setzen, ob der Staat, dessen Behörden die Festnahme ausgesprochen haben, die Strafgerichtsbarkeit in Anspruch nimmt. Die benachrichtigten Staaten können unterdessen prüfen, ob ein Auslieferungsbegehren gestellt werden soll.

Artikel 7:

Wenn der Täter, der im Gebiet eines Vertragsstaates betreten wurde, von diesem nicht ausgeliefert wird, ist der Fall ohne irgend eine Ausnahme, also auch bei Entführungen von Luftfahrzeugen, die mit politischen Erwägungen motiviert werden, den zuständigen Behörden zur Strafverfolgung zuzuleiten. Die zuständigen Behörden sind auf Grund des Übereinkommens nicht verpflichtet, auch Anklage zu erheben, sondern es gelten die innerstaatlichen Vorschriften wie bei sonstigen strafbaren Handlungen schwerer Art. Durch die ausdrückliche Gleichstellung der Entführung von Luftfahrzeugen mit einer „gemeinrechtlichen Straftat“ soll verhindert werden, daß eine an sich gebotene Strafverfolgung aus unsachlichen Gründen unterlassen wird. Der Ausdruck „gemeinrechtliche Straftat“ („ordinary offence“ — „infraction de droit commun“) wird schon im Europäischen Auslieferungsübereinkommen (Artikel 3 Absatz 2) verwendet und wird wie dort in dem Sinne zu verstehen sein, daß er Straftaten des gemeinen Rechts — unter Ausschluß politischer und politisch motivierter Straftaten — erfaßt.

Artikel 8:

Das Übereinkommen sieht keine unbedingte Auslieferungspflicht vor. Die Möglichkeit der Nichtauslieferung wegen politischer Straftaten sowie das Recht zur Asylgewährung bleiben den Vertragsstaaten voll gewahrt. Eine andere Regelung wäre für Österreich auch im Hinblick auf die Bestimmungen der Genfer Flüchtlingskonvention vom 28. Juli 1951 (Artikel 1 F und Artikel 32, 33) und der Europäischen Menschenrechtskonvention (insbesondere Artikel 3) nicht annehmbar gewesen.

Strafbare Handlungen im Sinne des Artikels 1 haben aber als in jedem zwischen Vertragsstaaten bestehenden Auslieferungsvertrag enthalten zu gelten. Zugleich besteht die Pflicht der Vertragsstaaten, diese strafbaren Handlungen in jeden künftigen zwischen ihnen abzuschließenden Auslieferungsvertrag als Auslieferungsstraftat aufzunehmen. Die Vertragsstaaten sind hingegen nicht zur Aufnahme der strafbaren Handlung auch in künftige Auslieferungsverträge mit Nichtvertragsstaaten verpflichtet.

Für jene Staaten, welche die Auslieferung vom Bestehen eines Auslieferungsvertrages abhängig machen, sieht Artikel 8 Absatz 2 die Möglichkeit vor, im Verhältnis zu jenen Staaten, mit denen sie keinen Auslieferungsvertrag abgeschlossen haben, das Übereinkommen als Grundlage für eine Auslieferung zu betrachten. Diese Bestimmung ist vor allem für die Staaten des anglo-amerikanischen Rechtskreises von Bedeutung, die nur auf Grund eines Vertrages ausliefern können.

Bei vertragslosem Auslieferungsverkehr sind Handlungen nach Artikel 1 als im Prinzip der Auslieferung unterliegend anzusehen, d. h. die Auslieferung darf nicht durch das nationale Recht (etwa weil die Tat nicht als Verbrechen beurteilt wird oder weil das für die Strafdrohung geforderte Mindestmaß nicht erreicht wird) generell ausgeschlossen sein. Im übrigen müssen aber, wie auch bei der vertraglichen Auslieferung, alle sonstigen Voraussetzungen einer Auslieferung vorliegen. Bestehende Auslieferungsverbote (z. B. die Verbote der Auslieferung von eigenen Staatsangehörigen, wegen politischer Straftaten oder bei begründeter Gefahr politischer Verfolgung) bleiben unberührt. An die Stelle der Auslieferung muß dann aber die Strafverfolgung (Artikel 7) treten.

Weil nach einzelnen Auslieferungsverträgen und dem Recht einzelner Staaten die Auslieferung nur wegen einer Tat bewilligt werden kann, die im Gebiet des ersuchenden Staates begangen wurde, sieht das Übereinkommen vor, daß Flugzeugentführungen für Zwecke der Auslieferung so behandelt werden, als wären sie auch im Gebiet der im Artikel 4 Absatz 1 erwähnten Staaten begangen worden.

Artikel 9:

Die Vertragsstaaten müssen nach der Entführung eines Luftfahrzeuges Maßnahmen ergreifen — also tätig werden — um die Kontrolle des Kommandanten wieder herzustellen oder zu bewahren, den Fluggästen und der Besatzung die Weiterreise zu erleichtern und das Luftfahrzeug samt Ladung dem rechtmäßigen

Besitzer zurückzugeben. Ein bloßes „Gestatten“ der Weiterreise genügt, wie durch die Fassung des Artikels 9 zum Ausdruck gebracht wurde, nicht.

Artikel 10:

Die Vertragsstaaten werden verpflichtet, bei Strafverfahren, die im Anschluß an die Entführung eines Luftfahrzeuges und damit zusammenhängende Straftaten eingeleitet werden, einander das größte Maß an Rechtshilfe zu leisten, wobei das Recht des ersuchten Staates maßgebend ist. Darunter werden nicht nur gesetzliche Vorschriften, sondern auch Bestimmungen zwischenstaatlicher Vereinbarungen über die Rechtshilfe in Strafsachen zu verstehen sein.

Artikel 11:

Dem Rat der ICAO sind von den Vertragsstaaten, auch wenn sie dieser Organisation nicht angehören, die Umstände der Entführungshandlung, die Maßnahmen zur Wiederherstellung der Kontrolle des Kommandanten, zur Ermöglichung der Weiterreise für Passagiere und Besatzungsmitglieder und zur Rückgabe des Luftfahrzeuges, sowie die Maßnahme in bezug auf den Täter mitzuteilen.

Artikel 12:

Bei Meinungsverschiedenheiten haben die Vertragsstaaten zunächst deren Beilegung auf dem

Verhandlungsweg zu versuchen. Gelingt dies nicht, kann der Streit einem Schiedsgericht vorgelegt werden. Einigen sich die Beteiligten innerhalb von sechs Monaten nach Anrufung des Schiedsgerichtes nicht über dessen Zusammensetzung, so kann jeder beteiligte Vertragsstaat den Internationalen Gerichtshof anrufen. Jeder Vertragsstaat kann bei Unterzeichnung oder Ratifizierung des Übereinkommens erklären, daß er die Vorschriften über die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten nicht annimmt, so daß die Möglichkeit des Ausschlusses der obligatorischen Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofes geboten wird.

Artikel 13:

Das Übereinkommen steht allen Staaten zur Unterzeichnung offen. Für das Übereinkommen bestehen drei Depositarstaaten, nämlich die Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien und die Sowjetunion.

Artikel 14:

Das Übereinkommen kann durch eine an die Depositarregierungen gerichtete schriftliche Notifikation gekündigt werden. Wirksam wird die Kündigung sechs Monate nach Eingang der Notifikation bei den Depositarregierungen.