

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

17. 5. 1973

Regierungsvorlage**CONVENTION
FOR THE SUPPRESSION
OF UNLAWFUL ACTS
AGAINST THE SAFETY OF
CIVIL AVIATION**

THE STATES PARTIES TO
THIS CONVENTION

CONSIDERING that unlaw-
ful acts against the safety of
civil aviation 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;

CONSIDERING that the
occurrence of such acts is a mat-
ter of grave concern;

CONSIDERING that, for the
purpose of deterring such acts,
there is an urgent need to pro-
vide appropriate measures for
punishment of offenders;

HAVE AGREED AS FOL-
LOWS:

ARTICLE 1

1. Any person commits an
offence if he unlawfully and
intentionally:

- (a) performs an act of vio-
lence against a person on
board an aircraft in flight
if that act is likely to
endanger the safety of
that aircraft; or

**CONVENTION
POUR LA REPRESSION
D'ACTES ILLICITES DIRI-
GES CONTRE LA SE-
CURITE DE L'AVIATION
CIVILE**

LES ETATS PARTIES A LA
PRESENTE CONVENTION,

CONSIDERANT que les
actes illicites dirigés contre la
sécurité de l'aviation civile
compromettent la sécurité des
personnes et des biens, gênent
sérieusement l'exploitation des
services aériens et minent la
confiance des peuples du monde
dans la sécurité de l'aviation
civile,

CONSIDERANT que de tels
actes les préoccupent gravement,

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,

SONT CONVENUS DES
DISPOSITIONS SUIVANTES:

ARTICLE 1^{er}

1. Commet une infraction
pénale toute personne qui illi-
citement et intentionnellement:

- a) accomplit un acte de
violence à l'encontre d'une
personne se trouvant à
bord d'un aéronef en vol,
si cet acte est de nature
à compromettre la sécurité
de cet aéronef;

Übersetzung

**ÜBEREINKOMMEN
ZUR BEKÄMPFUNG
WIDERRECHTLICHER
HANDLUNGEN GEGEN
DIE SICHERHEIT DER
ZIVILLUFTFAHRT**

DIE VERTRAGSSTAATEN
DIESES ÜBEREINKOMMENS,

IN DER ERWÄGUNG, daß
widerrechtliche Handlungen
gegen die Sicherheit der Zivil-
luftfahrt die Sicherheit von Per-
sonen und Sachen gefährden,
den Betrieb von Luftverkehrs-
diensten ernstlich beeinträchti-
gen und das Vertrauen der Völ-
ker der Welt in die Sicherheit
der Zivilluftfahrt untergraben,

IN DER ERWÄGUNG, daß
solche Handlungen Anlaß zu
ernster Besorgnis geben,

IN DER ERWÄGUNG, daß
es zur Abschreckung von sol-
chen Handlungen dringend not-
wendig ist, geeignete Maßnah-
men zur Bestrafung der Täter
vorzusehen,

HABEN FOLGENDES VER-
EINBART:

ARTIKEL 1

(1) Eine strafbare Handlung
begeht jede Person, die wider-
rechtlich und vorsätzlich

- a) eine gewalttätige Hand-
lung gegen eine Person an
Bord eines im Flug befind-
lichen Luftfahrzeugs ver-
übt, wenn diese Handlung
geeignet ist, die Sicherheit
dieses Luftfahrzeugs zu
gefährden; oder

2

737 der Beilagen

- | | | |
|--|--|---|
| <p>(b) destroys an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders it incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight; or</p> <p>(c) places or causes to be placed on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that aircraft, or to cause damage to it which renders it incapable of flight, or to cause damage to it which is likely to endanger its safety in flight; or</p> <p>(d) destroys or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight; or</p> <p>(e) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight.</p> <p>2. Any person also commits an offence if he:</p> <p>(a) attempts to commit any of the offences mentioned in paragraph 1 of this Article; or</p> <p>(b) is an accomplice of a person who commits or attempts to commit any such offence.</p> | <p>b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;</p> <p>c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;</p> <p>d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol;</p> <p>e) communique une information qu'elle sait être fautive, et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.</p> <p>2. Commet également une infraction pénale toute personne qui:</p> <p>a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1^{er} du présent article;</p> <p>b) est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions.</p> | <p>b)- ein im Einsatz befindliches Luftfahrzeug zerstört oder ein solches Luftfahrzeug derart beschädigt, daß es flugunfähig wird oder daß die Beschädigung geeignet ist, seine Flugsicherheit zu gefährden; oder</p> <p>c) in ein im Einsatz befindliches Luftfahrzeug auf welche Art auch immer eine Vorrichtung oder eine andere Sache bringt oder bringen läßt, die geeignet ist, dieses Luftfahrzeug zu zerstören oder derart zu beschädigen, daß es flugunfähig wird oder daß die Beschädigung geeignet ist, seine Flugsicherheit zu gefährden; oder</p> <p>d) Luftfahrteinrichtungen zerstört oder beschädigt oder ihren Betrieb beeinträchtigt, wenn eine solche Handlung geeignet ist, die Sicherheit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs zu gefährden; oder</p> <p>e) wissentlich unrichtige Angaben macht und dadurch die Sicherheit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs gefährdet.</p> <p>(2) Eine strafbare Handlung begeht auch jede Person, die</p> <p>a) eine der in Absatz 1 genannten strafbaren Handlungen zu begehen versucht; oder</p> <p>b) sich an der Begehung oder der versuchten Begehung einer dieser strafbaren Handlungen beteiligt.</p> |
|--|--|---|

ARTICLE 2

For the purposes of this Convention:

- (a) 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

ARTICLE 2

Aux fins de la présente convention:

- a) un aéronef est considéré comme étant 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,

ARTIKEL 2

Im Sinne dieses Übereinkommens

- a) 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

737 der Beilagen

3

shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board;

- (b) an aircraft is considered to be in service from the beginning of the preflight preparation of the aircraft by ground personnel or by the crew for a specific flight until twenty-four hours after any landing; the period of service shall, in any event, extend for the entire period during which the aircraft is in flight as defined in paragraph (a) of this Article.

ARTICLE 3

Each Contracting State undertakes to make the offences mentioned in Article 1 punishable by severe penalties.

ARTICLE 4

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

2. In the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply, irrespective of whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight, only if:

- (a) the place of take-off or landing, actual or intended, of the aircraft is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; or
- (b) the offence is committed in the territory of a State other than the State of registration of the aircraft.

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;

- b) un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a du présent paragraphe.

ARTICLE 3

Tout Etat contractant s'engage à réprimer de peines sévères les infractions énumérées à l'article 1^{er}.

ARTICLE 4

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

2. Dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur, ne s'applique que:

- a) si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef; ou
- b) si l'infraction est commise sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

gilt der Flug als fort-dauernd, bis die zuständigen Behörden die Verantwortung für das Luftfahrzeug und für die Personen und Sachen an Bord übernehmen;

- b) gilt ein Luftfahrzeug als im Einsatz befindlich vom Beginn der Flugvorbereitung des Luftfahrzeugs durch das Bodenpersonal oder die Besatzung für einen bestimmten Flug bis zum Ablauf von vierundzwanzig Stunden nach jeder Landung; der Zeitraum, in dem sich das Luftfahrzeug im Einsatz befindet, umfaßt in jedem Fall den gesamten Zeitraum, während dessen sich das Luftfahrzeug im Sinne des Buchstabens a im Flug befindet.

ARTIKEL 3

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, die in Artikel 1 genannten strafbaren Handlungen mit schweren Strafen zu bedrohen.

ARTIKEL 4

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

(2) In den Fällen des Artikels 1 Absatz 1 Buchstaben a, b, c und e findet dieses Übereinkommen, gleichviel ob es sich um ein Luftfahrzeug auf einem internationalen Flug oder auf einem Inlandflug handelt, nur Anwendung, wenn

- a) der tatsächliche oder beabsichtigte Abflug- oder Landeort des Luftfahrzeugs außerhalb des Hoheitsgebiets des Eintragsstaats dieses Luftfahrzeugs gelegen ist oder
- b) die strafbare Handlung im Hoheitsgebiet eines anderen Staates als des Eintragsstaats des Luftfahrzeugs begangen wird.

4

737 der Beilagen

3. Notwithstanding paragraph 2 of this Article, in the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall also apply if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of the aircraft.

4. With respect to the States mentioned in Article 9 and in the cases mentioned in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall not apply if the places referred to in subparagraph (a) of paragraph 2 of this Article are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in Article 9, unless the offence is committed or the offender or alleged offender is found in the territory of a State other than that State.

5. In the cases contemplated in subparagraph (d) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply only if the air navigation facilities are used in international air navigation.

6. The provisions of paragraphs 2, 3, 4 und 5 of this Article shall also apply in the cases contemplated in paragraph 2 of Article 1.

ARTICLE 5

1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences in the following cases:

- (a) when the offence is committed in the territory of that State;
- (b) when the offence is committed against or on board an aircraft registered in that State;

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les Etats visés à l'article 9 et dans les cas prévus aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des Etats visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre Etat.

5. Dans les cas visés à l'alinéa d du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 1^{er}.

ARTICLE 5

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants:

- a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet Etat;
- b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;

(3) Ungeachtet des Absatzes 2 dieses Artikels findet das Übereinkommen in den Fällen des Artikels 1 Absatz 1 Buchstaben a, b, c und e ebenfalls Anwendung, wenn der Täter oder der Verdächtige im Hoheitsgebiet eines anderen Staates als des Eintragungsstaats des Luftfahrzeugs aufgefunden wird.

(4) In bezug auf die in Artikel 9 genannten Staaten und in den Fällen des Artikels 1 Absatz 1 Buchstaben a, b, c und e findet dieses Übereinkommen keine Anwendung, wenn die in Absatz 2 Buchstabe a des vorliegenden Artikels erwähnten Orte im Hoheitsgebiet desselben Staates gelegen sind und wenn dieser Staat einer der in Artikel 9 genannten Staaten ist, es sei denn, daß die strafbare Handlung im Hoheitsgebiet eines anderen als dieses Staates begangen oder der Täter oder der Verdächtige in einem solchen anderen Staat aufgefunden wurde.

(5) In den Fällen des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe d findet dieses Übereinkommen nur Anwendung, wenn die Luftfahrteinrichtungen in der internationalen Luftfahrt verwendet werden.

(6) Die Absätze 2, 3, 4 und 5 dieses Artikels finden auch in den Fällen des Artikels 1 Absatz 2 Anwendung.

ARTIKEL 5

(1) Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Maßnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die strafbaren Handlungen in folgenden Fällen zu begründen;

- a) wenn die strafbare Handlung im Hoheitsgebiet dieses Staates begangen wird;
- b) wenn die strafbare Handlung gegen ein in diesem Staat eingetragenes Luftfahrzeug oder an Bord desselben begangen wird;

737 der Beilagen

5

- | | | |
|--|---|---|
| <p>(c) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;</p> <p>(d) when the offence is committed against or 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 that State.</p> | <p>c) 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;</p> <p>d) si l'infraction est commise à l'encontre ou 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.</p> | <p>c) wenn das Luftfahrzeug, an Bord dessen die strafbare Handlung begangen wird, mit dem noch an Bord befindlichen Verdächtigen in seinem Hoheitsgebiet landet;</p> <p>d) wenn die strafbare Handlung gegen ein Luftfahrzeug 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, oder wenn die strafbare Handlung an Bord eines solchen Luftfahrzeugs begangen wird.</p> |
| <p>2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences mentioned in Article 1, paragraph 1 (a), (b) and (c), and in Article 1, paragraph 2, in so far as that paragraph relates to those offences, in 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.</p> | <p>2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues aux alinéas a, b et c du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, ainsi qu'au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles 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 1^{er} du présent article.</p> | <p>(2) Ebenso trifft jeder Vertragsstaat die notwendigen Maßnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die strafbaren Handlungen nach Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben a, b und c und nach Artikel 1 Absatz 2, soweit dieser sich auf solche strafbaren Handlungen bezieht, 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 genannten Staaten ausliefert.</p> |
| <p>3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.</p> | <p>3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.</p> | <p>(3) Dieses Übereinkommen schließt eine Strafgerichtsbarkeit, die nach nationalem Recht ausgeübt wird, nicht aus.</p> |

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 proceedings to be instituted.

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.

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 aufrecht erhalten werden, wie es notwendig ist, um die Einleitung eines Strafverfahrens oder Auslieferungsverfahrens zu ermöglichen.

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

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 States mentioned in Article 5, paragraph 1, 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 that State.

ARTICLE 8

1. The offences shall be deemed to be included as extraditable offences in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting

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

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1^{er} 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, les Etats mentionnés au paragraphe 1^{er} de l'article 5, 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'une des infractions 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. Les infractions sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contrac-

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

(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 den in Artikel 5 Absatz 1 genannten Staaten, 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 schwerer Art nach dem Recht dieses Staates.

ARTIKEL 8

(1) Die strafbaren Handlungen gelten als in jeden zwischen Vertragsstaaten bestehenden Auslieferungsvertrag einbezogene, der Auslieferung unter-

737 der Beilagen

7

States undertake to include the offences as extraditable offences in every extradition treaty to be concluded between them.

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 offences. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.

3. Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offences as extraditable offences between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.

4. Each of the offences 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 5, paragraph 1 (b), (c) and (d).

ARTICLE 9

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

tants s'engagent à comprendre les infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

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 les infractions. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, les infractions sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas b, c et d du paragraphe 1^{er} de l'article 5.

ARTICLE 9

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation 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

liegende strafbare Handlungen. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die strafbaren Handlungen als der Auslieferung unterliegende strafbare Handlungen in jeden zwischen ihnen zu schließenden Auslieferungsvertrag aufzunehmen.

(2) Erhält ein Vertragsstaat, der die Auslieferung vom Bestehen eines Vertrages 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 strafbaren Handlungen anzusehen. Die Auslieferung unterliegt im übrigen den im Recht des ersuchten Staates vorgesehenen Bedingungen.

(3) Vertragsstaaten, welche die Auslieferung nicht vom Bestehen eines Vertrages abhängig machen, erkennen unter sich die strafbaren Handlungen als der Auslieferung unterliegende strafbare Handlungen vorbehaltlich der im Recht des ersuchten Staates vorgesehenen Bedingungen an.

(4) Jede der strafbaren Handlungen 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 5 Absatz 1 Buchstaben b, c und d zu begründen.

ARTIKEL 9

Vertragsstaaten, die Luftverkehrsbetriebsgemeinschaften 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 Eintragungsstaats im Sinne dieses

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 10

1. Contracting States shall, in accordance with international and national law, endeavour to take all practicable measures for the purpose of preventing the offences mentioned in Article 1.

2. When, due to the commission of one of the offences mentioned in Article 1, a flight has been delayed or interrupted, any Contracting State in whose territory the aircraft or passengers or crew 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 11

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offences. 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 12

Any Contracting State having reason to believe that one of the offences mentioned in Article 1 will be committed

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 10

1. Les Etats contractants s'engagent, conformément au droit international et national, à s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 1^{er}.

2. Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions prévues à l'article 1^{er}, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers 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 11

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions. 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 1^{er} 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 12

Tout Etat contractant qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1^{er} sera commise fournit, en con-

Übereinkommens haben soll; sie zeigen dies der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation an, die allen Vertragsstaaten dieses Übereinkommens davon Kenntnis gibt.

ARTIKEL 10

(1) Die Vertragsstaaten bemühen sich in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht und dem nationalen Recht, alle geeigneten Maßnahmen zur Verhinderung der in Artikel 1 genannten strafbaren Handlungen zu treffen.

(2) Ist wegen der Begehung einer der in Artikel 1 genannten strafbaren Handlungen ein Flug verzögert oder unterbrochen worden, so erleichtert jeder Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich das Luftfahrzeug, die Fluggäste oder die Besatzung 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 11

(1) Die Vertragsstaaten gewähren einander die weitestgehende Hilfe im Zusammenhang mit Verfahren, die in bezug auf die strafbaren 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 12

Jeder Vertragsstaat, der Grund zu der Annahme hat, daß eine der in Artikel 1 genannten strafbaren Handlungen

737 der Beilagen

9

shall, in accordance with its national law, furnish any relevant information in its possession to those States which it believes would be the States mentioned in Article 5, paragraph 1.

ARTICLE 13

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 10, paragraph 2;
- (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 14

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. 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

formité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui à son avis seraient les Etats visés au paragraphe 1^{er} de l'article 5.

ARTICLE 13

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 du paragraphe 2 de l'article 10;
- 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 14

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. 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.

begangen werden wird, übermittelt in Übereinstimmung mit seinem nationalen Recht alle in seinem Besitz befindlichen sachdienlichen Angaben den Staaten, die nach seiner Auffassung zu den in Artikel 5 Absatz 1 genannten Staaten gehören.

ARTIKEL 13

Jeder Vertragsstaat übermittelt dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation 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 10 Absatz 2 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 14

(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 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 be-

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 15

1. This Convention shall be open for signature at Montreal on 23 September 1971, by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 8 to 23 September 1971 (hereinafter referred to as the Montreal Conference). After 10 October 1971, 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 Britain 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 Montreal Conference.

4. For other States, this Convention shall enter into force on the date of entry into force of this Convention in accord-

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 15

1. La présente convention sera ouverte le 23 septembre 1971 à Montréal à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 8 au 23 septembre 1971 (ci-après dénommée « la Conférence de Montréal »). Après le 10 octobre 1971, 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 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 Montréal.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au

trachtet. 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 15

(1) Dieses Übereinkommen liegt am 23. September 1971 in Montreal für die Teilnehmerstaaten der vom 8. bis 23. September 1971 in Montreal abgehaltenen Internationalen Luftrechtskonferenz (im folgenden als Konferenz von Montreal bezeichnet) zur Unterzeichnung auf. Nach dem 10. Oktober 1971 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 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 Konferenz von Montreal teilgenommen haben, in Kraft.

(4) Für andere Staaten tritt dieses Übereinkommen mit seinem Inkrafttreten nach Absatz 3 oder dreißig Tage nach

737 der Beilagen

11

ance with paragraph 3 of this Article, of 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 16

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

DONE at Montreal, this twenty-third day of September, one thousand nine hundred and seventy-one, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

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 États 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 16

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 autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal, le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et onze, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

Hinterlegung ihrer Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

(5) Die Depositarrregierungen 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 Depositarrregierungen 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 16

(1) Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen durch eine an die Depositarrregierungen gerichtete schriftliche Notifikation kündigen.

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang der Notifikation bei den Depositarrregierungen wirksam.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Montreal am 23. September 1971 in drei Urschriften, jede in vier verbindlichen Wortlauten in englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

I.

Vorgeschichte des Übereinkommens

Das seit 14. Oktober 1971 in Kraft stehende, von Österreich am 28. April 1971 unterzeichnete Haager Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen dient ausschließlich der Bekämpfung von Akten der Luftpiraterie. An einem wirksamen zwischenstaatlichen Instrument zur Bekämpfung anderer widerrechtlicher Eingriffe in die Internationale Zivilluftfahrt, vor allem von gegen Flugzeuge gerichteten Sabotageakten, fehlte es zunächst auch weiterhin. Im Hinblick auf die besorgniserregende Entwicklung auf dem Gebiet der Sicherheit der Internationalen Zivilluftfahrt, auf die auch die Generalversammlung der Vereinten Nationen am 25. November 1970 in ihrer mit großer Mehrheit gefaßten Resolution „über die Flugzeugentführungen und die Behinderung der Zivilluftfahrt“ hingewiesen hatte, fand unter der Schirmherrschaft der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und unter Teilnahme von 66 Staaten (darunter Österreich) in der Zeit von 8. bis 22. September 1971 in Montreal eine Diplomatische Konferenz statt. Anlässlich dieser Konferenz wurde ein „Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt“ verhandelt und am 23. September 1971 von 31 Staaten unterzeichnet.

Grundlage der Arbeiten der Konferenz war ein vom Rechtskomitee der ICAO ausgearbeiteter Entwurf, der allerdings die Ergebnisse der Konferenz von Den Haag noch nicht berücksichtigte und daher erst nach erheblicher Umgestaltung und Erweiterung angenommen werden konnte. Zugleich war man im Interesse der Vertragskonformität bestrebt, die dazu geeigneten Bestimmungen des Haager Übereinkommens möglichst unverändert in das vorliegende Übereinkommen zu übernehmen.

Das Übereinkommen wurde am 13. November 1972 von Österreich gleichzeitig in Moskau, London und Washington unterzeichnet. Öster-

reich war damit der 57. von bisher insgesamt 59 Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben. Das Übereinkommen ist am 26. Jänner 1973 nach Hinterlegung der 10. Ratifikationsurkunde gemäß Artikel 15 Absatz 3 in Kraft getreten und steht für folgende Staaten in Kraft: Trinidad und Tobago, Panama, Südafrika, Kanada, Israel, Tschad, Brasilien, Niger, Mali, Mongolei, Jugoslawien, DDR, Spanien, die Vereinigten Staaten, Ungarn, Republik China, Dänemark, Sowjetunion, Malawi, Guyana und die Elfenbeinküste.

II.

Wie schon das mehrfach erwähnte Haager Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 im Zusammenhang mit Akten der Luftpiraterie, hat auch das vorliegende Übereinkommen die Aufgabe, den Täter, der eine der in Art. 1 des Übereinkommens angeführten, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährdenden Handlungen begangen hat, der Bestrafung zuzuführen. Der Täter soll entweder im Tatortstaat, im Landestaat oder in einem anderen auf Grund des Übereinkommens oder des innerstaatlichen Rechtes zuständigen Staat, in dem er betreten wird, bestraft oder zum Zwecke der Bestrafung ausgeliefert werden. Durch die Gewißheit, praktisch in jedem Fall bestraft zu werden, sollen potentielle Täter von derartigen strafbaren Handlungen abgeschreckt werden.

Das Übereinkommen umschreibt zunächst in verbindlicher Weise die von ihm erfaßten, die Flugsicherheit gefährdenden strafbaren Handlungen (Art. 1) und verpflichtet die Vertragsstaaten, diese Handlungen mit schweren Strafen zu bedrohen (Art. 3). In Art. 5 übernehmen die Vertragsstaaten die Verpflichtung, ihre Strafgerichtsbarkeit erforderlichenfalls über die auf Grund ihrer innerstaatlichen Gesetze vorgesehenen Zuständigkeitsregelungen hinaus auch noch in bestimmten weiteren Fällen zu begründen, um eine lückenlose Strafverfolgung zu gewährleisten. Nach dem Vorbild des Haager Übereinkommens ist auch das Universalitätsprinzip, allerdings nur für die schwersten der in Art. 1 vorgesehenen strafbaren Handlungen, verankert worden.

Das Übereinkommen verpflichtet die Vertragsstaaten, in deren Hoheitsgebiet der Täter betreten wird, dessen Anwesenheit sicherzustellen (Art. 6) und ihn entweder an die für die Strafverfolgung zuständigen Behörden zu überweisen oder aber an einen anderen zuständigen Staat auszuliefern (Art. 7). Die vom Übereinkommen erfaßten strafbaren Handlungen werden grundsätzlich als Auslieferungsdelikte anerkannt, ohne daß jedoch eine unbedingte Auslieferungspflicht festgesetzt wird (Art. 8). Art. 10 und 11 verpflichten die Vertragsstaaten, nach Kräften zur Verhinderung der vom Übereinkommen erfaßten strafbaren Handlungen beizutragen und sich nach der Begehung solcher Handlungen gegenseitig Rechtshilfe für Strafverfahren zu leisten.

Das Übereinkommen ist in mehreren Bestimmungen (insbesondere Art. 1, 3, 5, 7 und 8) gesetzändernd beziehungsweise gesetzergänzend. Während etwa die Bestimmungen über die Auslieferung (Art. 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 Art. 1, 3 und 5 des Übereinkommens zu ihrer vollständigen innerstaatlichen Durchführung noch legislativer Maßnahmen. Diese Maßnahmen sollen im Zuge der parlamentarischen Beratungen über die Regierungsvorlage eines Strafgesetzbuchs (30 der Beilagen, Nationalrat XIII. GP) durch Ergänzungen dieser Regierungsvorlage gesetzt werden. 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 Strafgesetzbuchs ebenfalls erfüllt sein werden, erscheint es nach Ansicht der Bundesregierung nicht geboten, im vorliegenden Fall im Sinne der durch Art. 50 Abs. 2 B-VG eröffneten Möglichkeit vom Grundsatz der generellen Transformation abzugehen.

Besonderer Teil

Artikel 1:

Die von dem Übereinkommen erfaßten strafbaren Handlungen sind im Katalog des Art. 1 Abs. 1 taxativ angeführt. Abs. 2 erweitert die Anwendung auch auf die Fälle des Versuches und der Beteiligung (Anstiftung, Beihilfe). Gemeinsames Merkmal der in Abs. 1 lit. a bis e angeführten Tathandlungen ist ihre Eignung, die

Flugsicherheit zu gefährden, und der Vorsatz, eine Gemeingefahr herbeizuführen. Lediglich bei der Tathandlung nach lit. e ist für das vollendete Delikt der tatsächliche Eintritt einer Gefahr erforderlich; während im Fall der lit. b zur Herstellung des Tatbestandes auch die (gänzliche) Zerstörung oder eine Beschädigung, die das Luftfahrzeug fluguntauglich macht, an sich genügen kann.

Lit. a erfaßt im einzelnen gewalttätige Handlungen gegen Fluggäste oder Besatzung, allerdings nur, wenn sie in einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug begangen wurden. Als „gewalttätige Handlungen“ werden vorsätzliche Körperverletzungen, tätliche Angriffe aller Art und im weiteren Sinne auch gefährliche oder erpresserische Drohungen anzusehen sein.

Lit. b hat die Zerstörung oder Beschädigung eines „im Einsatz“ befindlichen Luftfahrzeuges zum Gegenstand und unterscheidet zwischen Beschädigungen, die das Luftfahrzeug fluguntauglich machen, und solchen, welche die Flugsicherheit gefährden können.

Lit. c erfaßt alle Arten von Sabotageakten gegen ein „im Einsatz“ befindliches Luftfahrzeug, wie etwa die Anbringung von Sprengkörpern im oder am Luftfahrzeug. Lit. d handelt von der Zerstörung, Beschädigung oder Beeinträchtigung von Luftfahrteinrichtungen, sofern durch sie die Flugsicherheit gefährdet werden kann, während lit. e vor allem schwerere Fälle der Auslösung eines falschen Bombenalarms, durch die tatsächlich eine Gefahr für die Flugsicherheit herbeigeführt wurde, treffen will. Der Eintritt einer solchen Gefahr wird anzunehmen sein, wenn das Flugzeug durch den falschen Bombenalarm etwa zu einer Notlandung gezwungen wird.

Artikel 2:

Art. 2 enthält Definitionen der in Art. 1 Abs. 1 verwendeten Begriffe „im Flug“ und „im Einsatz“. Die Umschreibung des Begriffes „im Flug“ entspricht wörtlich der Bestimmung des Art. 3 Abs. 1 des Haager Übereinkommens. Der Begriff „im Einsatz“ ist neu und wurde deshalb geschaffen, weil das Übereinkommen im Gegensatz zum Haager Übereinkommen vom 16. Dezember 1970, das nur an Bord von im Fluge befindlichen Luftfahrzeugen begangene Akte der Luftpiraterie erfaßt, auch Handlungen zum Gegenstand hat, die außerhalb eines Luftfahrzeuges am Boden begangen werden. Durch die Verwendung des Begriffes „im Einsatz“ sollte einerseits die Anwendung des Übereinkommens auf diese Fälle ermöglicht, andererseits aber in jenen Fällen der Zerstörung und Beschädigung eines Luftfahrzeuges ausgeschlossen werden, die mit dem eigentlichen Flugbetrieb nicht im Zusammenhang stehen. Das Übereinkommen wird daher etwa auf die Beschädigung eines im Bau oder in Reparatur

befindlichen Luftfahrzeuges keine Anwendung finden.

Artikel 3:

Diese Bestimmung ist dem Art. 2 des Haager Übereinkommens vom 16. Dezember 1970 nachgebildet. Dementsprechend werden die Vertragsstaaten verpflichtet, für strafbare Handlungen nach Art. 1 des Übereinkommens schwere Strafdrohungen vorzusehen.

Nach geltendem Recht werden sich die in Art. 1 erwähnten strafbaren Handlungen in der Regel als Verbrechen gegen Leib und Leben nach den §§ 134, 140 oder 152 ff StG, als Verbrechen der öffentlichen Gewalttätigkeit nach den §§ 85 oder 87 StG, unter Umständen auch als das Verbrechen der Brandlegung nach § 166 StG oder als das Verbrechen nach § 4 des SprengstoffG, RGBL. Nr. 134/1885, darstellen. Alle diese Handlungen sind durchwegs mit strengen Strafen bedroht. Nur in Ausnahmefällen — z. B. bei bestimmten Handlungen gegen die Sicherheit von Privatflugzeugen mit einer beschränkten Anzahl von Sitzplätzen — müßte die Beurteilung nach geltendem Recht zu einer Unterstellung unter Bestimmungen mit verhältnismäßig niederen Strafdrohungen — etwa die Übertretungen gegen die körperliche Sicherheit nach §§ 431 f. StG —, in Grenzfällen auch zur Verneinung einer gerichtlichen Strafbarkeit überhaupt führen.

Ähnliches wie für das geltende Strafrecht gilt auch für die Regierungsvorlage eines neuen StGB. Zur Erfüllung der durch das gegenständliche Übereinkommen eingegangenen Verpflichtungen werden daher die Bestimmungen dieser Regierungsvorlage im Zuge der parlamentarischen Beratungen entsprechend zu ergänzen sein (vgl. die diesbezüglichen Ausführungen im Allgemeinen Teil der vorliegenden Erläuterungen unter II), am zweckmäßigsten wohl durch eine eigene Strafbestimmung, die in den Abschnitt über gemeingefährliche strafbare Handlungen aufzunehmen wäre.

Artikel 4:

Artikel 4 enthält Bestimmungen über den sogenannten internationalen Anknüpfungspunkt, die zur Abgrenzung des Anwendungsbereichs des Übereinkommens dienen sollen. Durch die Vorschriften der Abs. 2 bis 6 soll verhindert werden, daß das Übereinkommen auf Fälle Anwendung findet, in denen von vornherein feststeht, daß nur die Strafgerichtsbarkeit des in erster Linie betroffenen Staates in Betracht kommt. So wäre etwa die Anwendung des Übereinkommens nicht sinnvoll, wenn ein österreichisches Flugzeug auf einem österreichischen Flugplatz beschädigt wird und der Täter sogleich der Bestrafung durch die österreichischen Gerichte zugeführt werden kann.

Wie sich aus Art. 4 Abs. 2 ergibt, findet das Übereinkommen sowohl auf internationale Flüge als auch auf Inlandsflüge Anwendung, sofern bei den letzteren die Landung im Ausland erfolgt (Art. 4 Abs. 2 lit. a) oder wenn die strafbare Handlung außerhalb des Gebiets des Eintragsstaates des Luftfahrzeuges begangen wurde. Eine ähnliche Lösung findet sich bereits im Haager Übereinkommen. Der Fall des Art. 1 Abs. 1 lit. d, bei dem es sich nicht um den Angriff auf ein Luftfahrzeug, sondern auf Luftfahrteinrichtungen handelt, wird in Art. 4 Abs. 5 behandelt. Der „internationale Anknüpfungspunkt“ besteht hier darin, daß diese Einrichtungen in der internationalen Luftfahrt verwendet worden sein müssen.

Nach Art. 4 Abs. 3 bildet es — ausgenommen der Fall des Art. 1 Abs. 1 lit. d — einen weiteren internationalen Anknüpfungspunkt, wenn der Täter ins Ausland geflüchtet ist. Diese Regelung, deren Vorbild ebenfalls das Haager Übereinkommen (dort Art. 3 Abs. 5) war, hat ihren Grund darin, daß das Übereinkommen vor allem auch für jene Fälle vorsorgen soll, in denen der Täter im Ausland betreten wird und seine Auslieferung erwirkt werden soll.

Artikel 5:

Die Vorschriften des Art. 4 über die strafgerichtliche Zuständigkeit (Gerichtsbarkeit) sollen sicherstellen, daß die sich aus Art. 3 und 7 ergebenden Verpflichtungen, die dem Übereinkommen unterliegenden strafbaren Handlungen mit schweren Strafen zu bedrohen und strafrechtlich zu verfolgen, im Einzelfall erfüllt werden können. Zu diesem Zweck müssen die Vertragsstaaten, soweit dies in ihrem innerstaatlichen Recht nicht ohnedies bereits vorgesehen ist, ihre Gerichtsbarkeit auch in den in Art. 5 Abs. 1 lit. a bis d angeführten Fällen begründen. Weitergehende Zuständigkeitsvorschriften in den innerstaatlichen Rechtsordnungen, die sich etwa auf das Personalitätsprinzip gründen, werden durch das Übereinkommen nicht ausgeschlossen (Art. 5 Abs. 3).

In Abs. 1 lit. a wurde das Territorialitätsprinzip ausdrücklich verankert. Dies wäre an sich nicht unbedingt notwendig gewesen, weil dieses Prinzip kaum in einer innerstaatlichen Rechtsordnung fehlen dürfte und daher schon nach Abs. 3 vorbehalten ist.

Jeder Vertragsstaat muß außerdem seine Strafgerichtsbarkeit für den Fall begründen, daß das betroffene Luftfahrzeug in seinem Gebiet eingetragenen ist (lit. b), daß das Luftfahrzeug, in dem die strafbare Handlung begangen wurde, mit dem noch an Bord befindlichen Verdächtigen in seinem Gebiet landet (lit. c), oder daß die strafbare Handlung an Bord eines Luftfahrzeuges be-

gangen wird, das ohne Besetzung an jemanden vermietet ist, der seinen Geschäftssitz oder in Ermangelung eines solchen Sitzes seinen ständigen Aufenthalt in Österreich hat (lit. d). Diesen Bestimmungen wird durch das geltende Recht nicht entsprochen. Dies ist zwar praktisch von geringer Bedeutung, weil Fälle, in denen es zur Begründung der inländischen Gerichtsbarkeit ausschließlich eines dieser Anhaltspunkte bedürfte, nicht allzu häufig sein werden. Dessen ungeachtet wird der mit dem vorliegenden Übereinkommen eingegangenen Verpflichtung dadurch Rechnung zu tragen sein, daß in den Bestimmungen des § 67 der Regierungsvorlage eines StGB über strafbare Handlungen im Ausland, die ohne Rücksicht auf die Gesetze des Tatorts bestraft werden — welche Bestimmungen bereits in ihrer gegenwärtigen Fassung dem Haager Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen Rechnung tragen —, im Zuge der parlamentarischen Beratungen (vgl. die diesbezüglichen Ausführungen im Allgemeinen Teil der Erläuterungen unter II) auch auf das vorliegende Übereinkommen Bedacht genommen wird.

Die Vermehrung der schon bestehenden Strafrechtsbarkeiten erhöht die Gefahr von Kompetenzkonflikten und von Doppelgleisigkeiten bei der Strafverfolgung. Eine „ne bis in idem“-Bestimmung ist jedoch im Hinblick auf die besondere Gefährlichkeit der in Betracht kommenden Tathandlungen nicht in das Übereinkommen aufgenommen worden. Es werden daher die innerstaatlichen Vorschriften, die eine mehrfache Verurteilung oder zumindest eine Kumulierung von Strafverfahren in Ansehung des gleichen Sachverhaltes ausschließen oder zu vermeiden trachten, heranzuziehen sein.

Von besonderer Tragweite ist die Bestimmung des Art. 5 Abs. 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. Diese Regelung, die allerdings auf die schwerwiegendsten der in Art. 1 Abs. 1, nämlich unter lit. a, b und c angeführten strafbaren Handlungen beschränkt ist, führt das Weltrechtsprinzip auch in das vorliegende Übereinkommen ein und erklärt die vorerwähnten strafbaren Handlungen zu „Weltrechtsverbrechen“ (international crimes), deren Bestrafung ein gemeinsames Anliegen der zivilisierten Staaten ist. Der in dem Übereinkommen vorgesehenen Verpflichtung zur subsidiären Strafverfolgung im Inland entspricht das geltende österreichische Gesetz insoweit, als nicht wegen Art oder Eigenschaft der Tat eine Auslieferung unzulässig wäre (§ 40 StG). Der weitergehenden Verpflichtung, die Gerichtsbarkeit auch auf die Fälle auszudehnen, in denen sie nach gelten-

dem Recht ausgeschlossen ist (weil wegen Art oder Eigenschaft der Tat eine Auslieferung unzulässig wäre), wird auf die bereits weiter oben zu den Bestimmungen des Abs. 1 in Aussicht genommenen Weise entsprochen werden.

Artikel 6:

Jeder Vertragsstaat, in dem sich der Täter aufhält, muß diesen, 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, Kautions, 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 unverzüglich 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 diese maßgebenden Gründen müssen unverzüglich jene Staaten verständigt werden, die gemäß Art. 5 Abs. 1 für die Ausübung der Strafgerichtsbarkeit in Betracht kommen, sowie auch jener Staat, dessen Angehöriger der Festgenommene ist. Gegebenenfalls sind noch andere interessierte Staaten zu verständigen. Als solche werden Staaten in Betracht kommen, in deren Gebiet die strafbare Handlung — tatsächlich oder mutmaßlich — begangen worden ist. Die benachrichtigten Staaten können sodann prüfen, ob ein Auslieferungsbegehren zu stellen ist.

Artikel 7:

Wenn der Täter von dem Vertragsstaat, in dem er betreten wurde, nicht ausgeliefert wird, so ist der Fall „ohne irgendeine Ausnahme“, also auch bei strafbaren Handlungen, die mit politischen Erwägungen motiviert werden, den zuständigen Behörden zur Strafverfolgung zuzuleiten. Diese 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 vom Übereinkommen erfaßten strafbaren Handlungen mit „gemeinrechtlichen Straftaten“ 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 (Art. 3 Abs. 2) verwendet und wird wie dort in dem Sinne zu verstehen sein, daß Straftaten des gemeinen Rechts — unter Ausschluß politischer und politisch motivierter Straftaten — erfaßt werden.

Artikel 8:

Das Übereinkommen sieht — wie übrigens auch das Haager Übereinkommen betreffend die Luftpiraterie — 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 (Art. 1 F und Art. 32, 33) und der Europäischen Menschenrechtskonvention (insbesondere Art. 3) nicht annehmbar gewesen.

Strafbare Handlungen nach Art. 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 Auslieferungstraftat aufzunehmen. Die Vertragsstaaten sind hingegen nicht zur Aufnahme der strafbaren Handlungen auch in künftige Auslieferungsverträge mit Nichtvertragsstaaten verpflichtet.

Für jene Staaten, welche die Auslieferung vom Bestehen eines Auslieferungsvertrages abhängig machen, sieht Art. 8 Abs. 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 Art. 1 als im Prinzip der Auslieferung unterliegend anzusehen, d. h. die Auslieferung darf nicht durch das innerstaatliche Recht, etwa weil die Tat nicht als Verbrechen beurteilt wird, oder weil das für die Strafdrohung geforderte Mindestmaß nicht erreicht wird, gene-

rell ausgeschlossen sein. Im übrigen müssen aber, wie auch bei der vertraglichen Auslieferung, alle sonstigen Voraussetzungen der 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 treten (Art. 7).

Weil nach einzelnen Auslieferungsverträgen und nach dem Recht einzelner Staaten die Auslieferung nur wegen einer Tat bewilligt werden kann, die im Gebiete 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 in Art. 5 Abs. 1 lit. b, c und d erwähnten Staaten begangen worden.

Artikel 9:

Für den Fall des gemeinsamen Betriebes von Fluglinien durch mehrere Staaten ist der Staat, der als Eintragungsstaat anzusehen ist, zu bezeichnen und der ICAO mitzuteilen. Der bezeichnete Staat soll dadurch vor allem in die Lage versetzt werden, die Strafgerichtsbarkeit als Eintragungsstaat auszuüben.

Artikel 10:

In Abs. 1 wird hervorgehoben, daß die Verpflichtung der Staaten, von dem Übereinkommen erfaßte strafbare Handlungen zu verhüten beziehungsweise zu verhindern, nicht über das bereits bestehende Völkerrecht hinausgehen und sich im übrigen im Rahmen des innerstaatlichen Rechts halten soll.

Nach Begehung einer strafbaren Handlung sind die Vertragsstaaten nach Abs. 2 verpflichtet, den Fluggästen und der Besatzung die Weiterreise zu erleichtern und das Luftfahrzeug samt Ladung dem rechtmäßigen Besitzer unverzüglich zurückzugeben. Ein bloßes „Gestatten“ der Weiterreise genügt, wie sich aus der Fassung des Art. 10 Abs. 2 ergibt, nicht.

Artikel 11:

Die Vertragsstaaten werden verpflichtet, für Strafverfahren, die im Zusammenhang mit einer den Gegenstand des Übereinkommens bildenden strafbaren Handlung eingeleitet wurden, einander die weitestgehende Unterstützung, vor allem 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, die etwa anzuwenden sind, zu verstehen sein.

Artikel 12:

Die Verpflichtung zur Verständigung anderer Vertragsstaaten besteht nur „in Übereinstimmung mit dem nationalen Recht“. Die verständigten Staaten sollen in die Lage versetzt werden, gegebenenfalls noch rechtzeitig die geeigneten Maßnahmen zu treffen.

Artikel 13:

Dem Rat der ICAO sind von den Vertragsstaaten, auch wenn sie dieser Organisation nicht angehören, die Umstände der strafbaren Handlung, die zur Erleichterung der Weiterreise für Passagiere und Besatzungsmitglieder und zur Zurückgabe des Luftfahrzeuges sowie die in bezug auf den Täter getroffenen Maßnahmen beziehungsweise deren Ergebnis mitzuteilen.

Artikel 14:

Bei Meinungsverschiedenheiten haben die Vertragsstaaten zunächst deren Beilegung auf dem Verhandlungsweg zu versuchen. Gelingt dies nicht, so kann der Streit einem Schiedsgericht vorgelegt werden. Einigen sich die Beteiligten innerhalb von sechs Monaten nach Anrufung des

Schiedsgerichts 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, sodaß die Möglichkeit des Ausschlusses der obligatorischen Gerichtsbarkeit des Internationalen Gerichtshofes gegeben ist. Eine solche Erklärung ist von Österreich nicht in Aussicht genommen.

Artikel 15:

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

Artikel 16:

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