

Bundesblatt

Bern, den 23. Januar 1970 122. Jahrgang Band I

Nr. 3

Erscheint wöchentlich. Preis: Inland Fr. 40.– im Jahr, Fr. 23.– im Halbjahr, Ausland Fr. 52.– im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia Publicitas AG, Abteilung für Periodika, Hirschmattstrasse 36, 6000 Luzern, Tel. 041/23 66 66

10475

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (Abkommen von Tokio)

(Vom 9. Januar 1970)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

In unserer Antwort auf die Kleine Anfrage von Nationalrat Heil vom 16. Dezember 1968 erklärten wir uns bereit, das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (Abkommen von Tokio) zu unterzeichnen und den Räten im Verlaufe des Jahres 1969 die Genehmigung dieses Abkommens und die Ermächtigung zu seiner Ratifikation zu beantragen. Nachdem unser Land dieses Abkommen inzwischen unterzeichnet hat, unterbreiten wir Ihnen hiermit Botschaft und Entwurf für einen Bundesbeschluss.

I. Allgemeiner Teil

Der Rechtsausschuss der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation befasste sich seit 1950 mit der Rechtsstellung des Luftfahrzeuges und seit 1956 im besonderen mit der Vorbereitung eines Abkommens zur Regelung von Fragen, die sich aus der Begehung von strafbaren und sicherheitsgefährdenden Handlungen an Bord von Luftfahrzeugen ergeben. Nach seiner 14. Tagung vom September 1962 konnte der Rechtsausschuss einen Abkommensentwurf vorlegen. Zur Bereinigung berief die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation eine Luftrechtskonferenz ein, welche am 20. August 1963 in Tokio begann und am 14. September 1963 mit der Unterzeichnung des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen durch 16 Staaten endete.

Die Schweiz hat an den Vorarbeiten des Rechtsausschusses und an der endgültigen Ausarbeitung des Abkommens im Rahmen der Konferenz von To



aktiv mitgewirkt. Wir haben indessen das Abkommen aus Gründen, die nachfolgend angeführt werden, erst am 31. Oktober 1969 unterzeichnet.

Das Abkommen ist am 4. Dezember 1969 unter den folgenden Staaten gemäss Artikel 21 in Kraft getreten: China (Taiwan), Dänemark, Grossbritannien, Italien, Mexiko, Niger, Norwegen, Obervoita, Philippinen, Portugal, Schweden, Vereinigte Staaten von Nordamerika. Für Israel und Spanien ist das Abkommen inzwischen ebenfalls in Kraft getreten. Weitere 25 Staaten (die Schweiz miteingerechnet) haben das Abkommen unterzeichnet.

Die Grundgedanken des Abkommens lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- a. Es soll bei strafbaren Handlungen an Bord von Luftfahrzeugen zumindest ein für die Beurteilung zuständiger Staat zweifelsfrei ermittelt werden können. Das Abkommen bezeichnet den Staat, in welchem das Luftfahrzeug eingetragen ist (Gerichtsbarkeit des Eintragungsstaates). Andere, nach nationalem Recht bestehende Gerichtsbarkeiten bleiben unberührt. Da sich bei an Bord begangenen strafbaren Handlungen der Begehungsort, einer der wichtigsten Anknüpfungspunkte für die Bestimmung der Zuständigkeit, im Luftverkehr häufig nicht oder nicht mit Sicherheit bestimmen lässt, entspricht die internationale Verankerung der Gerichtsbarkeit des Eintragungsstaates einem Bedürfnis.
- b. Die Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten bei Handlungen, die – gleichgültig ob sie strafbar sind oder nicht – die Sicherheit der Luftfahrt oder die Ordnung und Disziplin an Bord gefährden, werden einheitlich festgelegt und durch entsprechende Pflichten der Staaten ergänzt. Diese Regelung verhindert, dass der Kommandant auf Grund von der Sicherheit dienenden Massnahmen in Vertragsstaaten wegen Nötigung, Freiheitsberaubung oder ähnlicher Delikte verfolgt werden kann. Wesentlich ist, dass das Abkommen den Kommandanten nur zu gewissen Handlungen ermächtigt, nicht aber verpflichtet, und dass diese Ermächtigung in der Regel mit der ersten Landung endet.
- c. Die Staaten verpflichten sich, bei der Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes nach der Entführung eines Luftfahrzeuges zusammenzuarbeiten.

An der Konferenz von Tokio liessen sich 61 Staaten vertreten. Diese Beteiligung zeigt, welche Bedeutung dem Gegenstand der Konferenz beigemessen wurde. Wenn wir das Abkommen von Tokio erst am 31. Oktober 1969 unterzeichnet haben, so liegt der Grund für unsere bisherige Zurückhaltung in den beiden folgenden Punkten:

- a. Das Abkommen gibt in Artikel 7 Ziffer 1 Buchstabe *a* dem Luftfahrzeugkommandanten das Recht, eine Person, die einer an Bord begangenen strafbaren Handlung verdächtigt wird, bei der Landung in einem Nichtvertragsstaat an Bord festzuhalten und sie im nächsten Landestaat, der dem Abkommen angehört, den Behörden zur Strafverfolgung zu übergeben. Diese Regelung erweckt aus verschiedenen Gründen Bedenken. Zunächst ist es rein auslieferungsrechtlich gesprochen allein Sache der Behörden des Nichtvertragsstaates, zu entscheiden, ob eine dieser strafbaren

Handlung verdächtige Person, die sich auf dem Gebiet dieses Staates befindet, festgehalten und den Behörden eines andern Staates zugeführt werden kann und soll. Vor allem aber wird damit dem Kommandanten die Befugnis zur Vornahme einer Handlung auf dem Gebiete eines Nichtvertragsstaates erteilt, die den Charakter einer Amtshandlung hat. Das braucht von keinem Nichtvertragsstaat geduldet zu werden.

- b. Das Abkommen verpflichtet die Vertragsstaaten, eine Person, die von Bord gewiesen wird, weil sie die Sicherheit gefährdet oder strafbarer Handlungen verdächtig ist, bedingungslos anzunehmen (Art. 12 und 13 Ziff. 1). Der Landestaat ist berechtigt, diese Person an ihren Wohnsitz oder Heimatstaat oder an den Staat abzuschicken, wo sie ihre Reise angetreten hat (Art. 14 Ziff. 1). Das Abkommen regelt aber nirgends die Pflicht dieser letztgenannten Staaten, die abgeschobene Person wieder aufzunehmen, noch regelt es die Frage, wer die Kosten der Rückschaffung zu tragen hat.

Eine erneute Prüfung der mit dem Abkommen verbundenen Vor- und Nachteile führte zu einer positiveren Beurteilung. Folgende Punkte fallen entscheidend ins Gewicht:

- a. Obwohl man sich ernstlich fragen muss, ob der Beitritt der Schweiz zu einem mit rechtlichen Mängeln behafteten Vertragswerk vertretbar sei, kann nicht übersehen werden, dass als Folge dieses Beitritts Artikel 7 Ziffer 1 Buchstabe *a* von den andern Vertragsstaaten auf schweizerischem Hoheitsgebiet nicht mehr angewendet werden kann. Andererseits sind die schweizerischen Behörden nicht gezwungen, den Kommandanten schweizerischer Luftfahrzeuge die Aufrechterhaltung von Zwangsmassnahmen über den Ort der ersten auf die Begehung der zu diesen Massnahmen Anlass gebenden Tat folgenden Landung hinaus zu gestatten. Die Mängel des Artikels 7 können somit für die Schweiz unwirksam gemacht werden.
- b. Die Zunahme strafbarer Handlungen an Bord von Luftfahrzeugen, insbesondere der Luftfahrzeugentführungen, lässt erkennen, in wie hohem Masse der Luftverkehr für strafbare und sicherheitsgefährdende Handlungen anfällig ist. Leider besteht wenig Aussicht, dass gegen diese Anfälligkeit von der betrieblich-technischen Seite her Entscheidendes vorgekehrt werden kann. Die Verankerung der Gerichtsbarkeit des Eintragsstaates sowie die einheitliche Festlegung der Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten entsprechen einem Bedürfnis.
- c. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, in welcher unser Land aktiv mitarbeitet, hat an ihrer Versammlung vom Herbst 1968 in Buenos Aires alle Mitgliedstaaten aufgefordert, das Abkommen von Tokio zu ratifizieren. Wir betrachten es als Pflicht der internationalen Solidarität, dieser Aufforderung Folge zu leisten, sofern nicht zwingende Gegenstände vorliegen. Im übrigen dürfte das Abkommen zufolge verschiedener weiterer Ratifikationen in naher Zukunft erheblich an Bedeutung zunehmen.

Die Bedeutung des Abkommens für den Kampf gegen die Luftfahrzeugentführungen darf nicht überschätzt werden. In der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation sind Bestrebungen angelaufen, welche die Schaffung wirksamerer Rechtsgrundlagen gegen diese besondere Form deliktischen Handelns an Bord von Luftfahrzeugen bezwecken; unser Land beteiligt sich an diesen Arbeiten. Das Abkommen von Tokio verfolgt allgemeinere Ziele. Wir betrachten es als einen Schritt zur Rechtsvereinheitlichung, welcher der Sicherheit und Entwicklung des internationalen Luftverkehrs dient.

Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat sich für die Unterzeichnung und Ratifikation des Abkommens ausgesprochen.

Trotz den offensichtlichen Mängeln des Abkommens sind wir der Meinung, dass die Vorteile, die eine Ratifikation für die Schweiz bringt, überwiegen.

II. Das Abkommen im einzelnen

1. Anwendungsbereich des Abkommens (Art. 1 und 2)

In Artikel 1 wird der Gegenstand des Abkommens umschrieben.

Durch Artikel 2 werden Massnahmen ausgeschlossen, die wegen Verletzung von Strafvorschriften angeordnet werden, die politischer Natur sind oder auf rassischer oder religiöser Diskriminierung beruhen.

2. Gerichtsbarkeit (Art. 3 und 4)

Artikel 3 Ziffer 1 erklärt den Eintragungsstaat als zuständig, über die an Bord begangenen strafbaren Handlungen zu erkennen. Er bildet den eigentlichen Kernpunkt des Abkommens. In Ziffer 2 verpflichten sich die Staaten, die notwendigen Massnahmen im Hinblick auf diese Gerichtsbarkeit zu treffen. Ziffer 3 besagt, dass das Abkommen keine nach nationalem Recht bestehende Straferichtsbarkeit ausschliesst. Das Abkommen schliesst somit nicht aus, dass sich mehrere Staaten als zuständig erklären, eine und dieselbe an Bord begangene strafbare Handlung zu beurteilen.

Artikel 4 schränkt im Interesse des möglichst flüssigen Ablaufes des Weltluftverkehrs die in Artikel 3 Ziffer 3 enthaltene Regelung ein; das Recht der Vertragsstaaten, auf ein im Fluge befindliches fremdes Luftfahrzeug zur Ausübung der Straferichtsbarkeit einzuwirken, wird nur in bestimmten Fällen anerkannt, in welchen ein besonderes Interesse des überflogenen Staates an der Strafverfolgung besteht (Buchstaben *a-e*).

3. Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten (Art. 5-11)

Artikel 5 enthält die örtlichen und zeitlichen Voraussetzungen für die dem Luftfahrzeugkommandanten durch das Abkommen erteilten Befugnisse. Der etwas komplizierte Wortlaut der Ziffer 1 ist so zu verstehen, dass das Abkommen bei internationalen Flügen anzuwenden ist, nicht aber bei innerstaatlichen Flügen, selbst wenn die hohe See oder hoheitsloses Gebiet überflogen wird.

Ziffer 2 begrenzt den Zeitraum, innerhalb dessen der Kommandant seine Befugnisse ausüben darf. Während das Abkommen im übrigen nur für Handlungen gilt, die in der Zeit zwischen dem Beginn des eigentlichen Startes und der Beendigung des Landelaufes begangen werden, stehen die Befugnisse der Artikel 5–10 dem Kommandanten vom Zeitpunkt des Türschliessens vor dem Start bis zum Zeitpunkt des Türöffnens nach der Landung zu. Der Luftfahrzeugkommandant kann somit auch während der Rollmanöver vor dem Start und nach der Landung angemessene Massnahmen ergreifen.

In Artikel 6 Ziffer 1 wird festgelegt, zu welchen Zwecken der Luftfahrzeugkommandant angemessene Massnahmen, einschliesslich Zwangsmassnahmen, ergreifen darf. Ziffer 2 enthält die Pflicht der anderen Besatzungsmitglieder zur Mithilfe sowie das Recht der Fluggäste, auf Aufforderung des Kommandanten hin mitzuwirken oder von sich aus angemessene vorbeugende Massnahmen zu ergreifen.

Nach Artikel 7 dürfen Zwangsmassnahmen unter dem Vorbehalt der Buchstaben *a–c* nicht über den Ort hinaus aufrechterhalten werden, an welchem das Luftfahrzeug landet. Von diesen Vorbehalten ist jedoch, wie bereits bemerkt, Buchstabe *a* weder mit den allgemeinen auslieferungsrechtlichen Grundsätzen noch mit der völkerrechtlichen Pflicht zur Wahrung der Hoheitsrechte fremder Staaten vereinbar. Wir werden daher dafür sorgen, dass diese Bestimmung von den Kommandanten schweizerischer Luftfahrzeuge nicht angewendet wird, soweit sie sich auf Fälle bezieht, in denen Zwangsmassnahmen nach Artikel 6 Ziffer 1 Buchstabe *c* getroffen worden sind.

Artikel 8 berechtigt den Luftfahrzeugkommandanten, bei der Landung unter Benachrichtigung der Behörden des Landestaates eine Person abzusetzen, bei der er ausreichende Gründe zur Annahme hat, dass sie eine sicherheitsgefährdende oder die Ordnung und Disziplin beeinträchtigende Handlung begangen hat oder zu begehen im Begriffe ist.

Artikel 9 regelt die entsprechenden Befugnisse des Kommandanten, wenn dieser ausreichende Gründe zur Annahme hat, dass eine Person eine Handlung begangen hat, die nach seiner Meinung eine schwere strafbare Handlung darstellt. Der Kommandant ist berechtigt, diese Person den zuständigen Behörden des Landestaates zu übergeben (Ziff. 1). Er hat diese Behörde nach Möglichkeit vor der Landung zu unterrichten (Ziff. 2) und ihr nach der Landung Beweismittel zu übergeben und Auskünfte zu erteilen (Ziff. 3). Die Unbestimmtheit des Begriffs der «schweren strafbaren Handlung» legt den Entscheid über die Übergabe praktisch in das Ermessen des Kommandanten des Luftfahrzeuges. Wir werden daher prüfen, in welcher Weise eine mit den Grundsätzen über den Schutz der persönlichen Freiheitsrechte vereinbare Anwendung dieser Bestimmung durch die Kommandanten schweizerischer Luftfahrzeuge gesichert werden kann.

Artikel 10 schützt vor Ansprüchen wegen Handlungen, die das Abkommen zulässt.

Die zur Zeit geltende landesrechtliche Regelung der Rechte und Pflichten des Bordkommandanten ist im Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 (Art. 99, AS 1950 491) und in der Verordnung des Bundesrates vom 22. Januar 1960 (AS 1960 81) enthalten. Sie wird in mehreren Punkten der im Abkommen vorgesehenen Ordnung anzupassen sein.

4. Widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeuges (Art. 11)

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, im Falle einer widerrechtlichen Inbesitznahme eines Luftfahrzeuges alle geeigneten Massnahmen zu treffen, um die Herrschaft des rechtmässigen Kommandanten über das Luftfahrzeug wiederherzustellen oder aufrechtzuerhalten.

5. Befugnisse und Verpflichtungen der Staaten (Art. 12–15)

Artikel 12 enthält die dem Recht des Kommandanten zum Absetzen von Personen (Art. 8) entsprechende Pflicht des Landestaates, diese Absetzung zu dulden.

Artikel 13 Ziffer 1 enthält die dem Recht des Kommandanten zur Übergabe des Täters (Art. 9) entsprechende Pflicht des Landestaates zur Übernahme. Nach Ziffer 2 kann der Vertragsstaat den Täter in Haft nehmen oder geeignete Massnahmen ergreifen, um seine Anwesenheit bei der Untersuchung sicherzustellen. Diese Möglichkeit besteht auch gegenüber Personen, die der widerrechtlichen Inbesitznahme eines Luftfahrzeuges verdächtig sind. Die Haft oder die andern Massnahmen richten sich nach dem Recht des Vertragsstaates; sie dürfen indessen nur solange aufrechterhalten werden, als es vernünftigerweise nötig ist, um ein Straf- oder Auslieferungsverfahren einzuleiten. Ziffer 3 gibt dem Täter das Recht, mit einem Vertreter des Staates, dessen Angehöriger er ist, in Verbindung zu treten. Ziffer 4 behandelt die Untersuchung zur Feststellung des Sachverhaltes, Ziffer 5 die dem Landestaat obliegenden Mitteilungspflichten.

Die Artikel 14 und 15 enthalten weitere Bestimmungen über die Rechtsstellung der abgesetzten oder übergebenen Person sowie derjenigen Person, welche ein Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen hat, im Landestaat. Artikel 14 Ziffer 1 regelt die Abschiebung durch den Landestaat.

6. Sonstige Vorschriften (Art. 16–18)

Artikel 16 bildet eine notwendige Ergänzung des Artikels 3. Zahlreiche Staaten, darunter vor allem diejenigen des angloamerikanischen Rechtsbereiches, verweigern nämlich eine Auslieferung wegen Handlungen, die ausserhalb des Hoheitsgebiets des ersuchenden Staates begangen worden sind. Artikel 16 Ziffer 1 soll deshalb verhindern, dass eine vom Eintragungsstaat verlangte Auslieferung mit dieser Begründung abgelehnt werden kann, indem vorgeschrieben wird, dass die an Bord eines Luftfahrzeuges begangene Handlung für die Zwecke der Auslieferung auch als im Eintragungsstaat begangen angesehen werden muss. Auslieferungsrechtlich wird somit diese Tat einer auf dem Hoheitsgebiet des Eintragungsstaates begangenen gleichgestellt.

Durch Artikel 17 soll sichergestellt werden, dass der Luftverkehr nicht unnötig durch Massnahmen, welche das Abkommen zulässt, beeinträchtigt wird.

Artikel 18 regelt den Fall, dass zwei oder mehrere Staaten für den Luftverkehr Betriebsgemeinschaften oder internationale Betriebsstellen gründen (Art. 77 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt, BS 13 615).

7. Schlussbestimmungen (Art. 19–26)

Es sei einzig auf die folgenden Bestimmungen hingewiesen:

Nach Artikel 19 stand das Abkommen bis zum Zeitpunkt seines Inkrafttretens allen Staaten zur Unterzeichnung offen, welche Mitglied der Vereinten Nationen oder einer ihrer Spezialorganisationen sind. Die gleiche Voraussetzung besteht nach Artikel 22 für den Beitritt zum Abkommen seit seinem Inkrafttreten.

Nach Artikel 24 unterwerfen sich die Vertragsstaaten bei Streitigkeiten über die Auslegung des Abkommens einem Schiedsverfahren und, sofern eine Einigung über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes nicht zustande kommt, der Beurteilung durch den Internationalen Gerichtshof. Es besteht die Möglichkeit, hinsichtlich dieser Bestimmung einen Vorbehalt anzubringen (Art. 24 Ziff. 2 und 3, Art. 25). Bisher hat kein Staat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Wir beabsichtigen ebenfalls nicht, einen Vorbehalt anzubringen.

III. Antrag

Der vorgeschlagene Bundesbeschluss stützt sich auf Artikel 8 der Bundesverfassung, der dem Bund das Recht zum Abschluss von Staatsverträgen mit dem Ausland verleiht. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Da das Abkommen nach Artikel 23 kündbar ist, ist der Bundesbeschluss gemäss Artikel 89 Absatz 4 der Bundesverfassung dem Referendum nicht unterstellt.

Gestützt auf die vorstehenden Darlegungen beantragen wir Ihnen, den beiliegenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Genehmigung des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen anzunehmen.

Wir benützen die Gelegenheit, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, Sie unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 9. Januar 1970

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Vizepräsident:

Gnägi

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend Genehmigung des Abkommens über strafbare
und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen
begangene Handlungen

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf die Artikel 8 und 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 9. Januar 1970,

beschliesst:

Einziges Artikel

¹ Das Abkommen vom 14. September 1963 über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen wird genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, das Abkommen zu ratifizieren.

Übersetzung des französischen Urtextes

**Abkommen
über strafbare und bestimmte andere an Bord
von Luftfahrzeugen begangene Handlungen**

Abgeschlossen in Tokio am 14. September 1963
Datum des Inkrafttretens für die Schweiz:

Die Vertragsstaaten dieses Abkommens haben folgendes vereinbart:

Kapitel I: Anwendungsbereich des Abkommens

Art. 1

1. Dieses Abkommen findet Anwendung auf

- a. Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze;
- b. Handlungen, welche, gleichviel ob sie strafbare Handlungen darstellen oder nicht, die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord gefährden oder gefährden können oder welche die Ordnung und Disziplin an Bord gefährden.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen des Kapitels III findet dieses Abkommen Anwendung auf strafbare oder andere Handlungen, die eine Person an Bord eines in einem Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeugs begeht, während sich dieses im Flug oder auf der Oberfläche der hohen See oder eines anderen Gebiets ausserhalb des Hoheitsgebiets eines Staates befindet.

3. Im Sinne dieses Abkommens gilt ein Luftfahrzeug als im Flug befindlich von dem Augenblick an, in dem zum Zwecke des Starts Kraft angewendet wird, bis zu dem Augenblick, in dem der Landelauf beendet ist.

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

Art. 2

Unbeschadet des Artikels 4 und ausgenommen, dass es die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord erfordert, dürfen Bestimmungen dieses Abkommens nicht dahin ausgelegt werden, dass sie im

Fälle von Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze, die politischen Charakter haben oder auf einer benachteiligenden Unterscheidung in rassistischer oder religiöser Hinsicht beruhen, zu einer Massnahme ermächtigen oder sie verlangen.

Kapitel II: Gerichtsbarkeit

Art. 3

1. Der Eintragsstaat des Luftfahrzeugs ist zuständig, über die an Bord begangenen strafbaren und anderen Handlungen zu erkennen.

2. Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Massnahmen, um seine Gerichtsbarkeit als Eintragsstaat über strafbare Handlungen zu begründen, die an Bord eines in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugs begangen werden.

3. Dieses Abkommen schliesst eine Strafgerichtsbarkeit, die nach nationalem Recht ausgeübt wird, nicht aus

Art. 4

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

- a. Die strafbare Handlung wirkt sich im Hoheitsgebiet dieses Staates aus;
- b. die strafbare Handlung ist von einer oder gegen eine Person begangen worden, die Angehöriger dieses Staates ist oder dort ihren ständigen Aufenthalt hat;
- c. die strafbare Handlung richtet sich gegen die Sicherheit dieses Staates;
- d. die strafbare Handlung besteht in einer Verletzung der in diesem Staat geltenden Flug- oder Luftverkehrsregeln oder -vorschriften;
- e. die Ausübung der Gerichtsbarkeit ist notwendig, um die Beachtung einer Verpflichtung dieses Staates aus einer mehrseitigen internationalen Übereinkunft zu gewährleisten.

Kapitel III: Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten

Art. 5

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

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

Art. 6

1. Hat der Luftfahrzeugkommandant ausreichende Gründe für die Annahme, dass eine Person an Bord des Luftfahrzeugs eine strafbare oder andere Handlung nach Artikel 1 Absatz 1 begangen hat oder zu begehen im Begriff ist, so kann er gegenüber dieser Person angemessene Massnahmen, einschliesslich Zwangsmassnahmen, treffen, die notwendig sind,

- a. um die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord zu gewährleisten;
- b. um die Ordnung und Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten;
- c. um es ihm zu ermöglichen, diese Person zuständigen Behörden zu übergeben oder sie in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Kapitels abzusetzen.

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

Art. 7

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

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

c. diese Person willigt in die Weiterbeförderung unter Aufrechterhaltung von Zwangsmassnahmen ein.

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

Art. 8

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

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

Art. 9

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

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

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

Art. 10

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

Kapitel IV: Widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeugs

Art. 11

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

2. In den Fällen des vorstehenden Absatzes gestattet der Vertragsstaat, in dem das Luftfahrzeug landet, den Fluggästen und der Besatzung, ihre Reise so bald wie möglich fortzusetzen, und gibt das Luftfahrzeug und seine Ladung den zum Besitz berechtigten Personen zurück.

Kapitel V: Befugnisse und Verpflichtungen der Staaten

Art. 12

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

Art. 13

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

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

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

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

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

Art. 14

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

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

Art. 15

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

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

Kapitel VI: Sonstige Vorschriften

Art. 16

1. Die an Bord eines in einem Vertragsstaat eingetragenen Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen werden für die Zwecke der Auslieferung so behandelt, als seien sie nicht nur an dem Ort, an dem sie sich ereignet haben, sondern auch im Hoheitsgebiet des Staates begangen worden, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist.

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

Art. 17

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

Art. 18

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

Kapitel VII: Schlussbestimmungen

Art. 19

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

Art. 20

1. Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten gemäss ihren verfassungsrechtlichen Bestimmungen.

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

Art. 21

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

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

Art. 22

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

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

Art. 23

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

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

Art. 24

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

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

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

Art. 25

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

Art. 26

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

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

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten, hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu Tokio am vierzehnten September neunzehnhundertdreiundsechzig in drei Urschriften, in englischer, französischer und spanischer Sprache.

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

(Es folgen die Unterschriften)