Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

BBl 2020
www.bundesrecht.admin.ch
Massgebend ist die signierte elektronische Fassung

Übersetzung

Protokoll

zur Änderung des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen

Abgeschlossen in Montreal am 4. April 2014
Ratifikationsurkunde von der Schweiz hinterlegt am ...
In Kraft getreten für die Schweiz am ...

Die Vertragsstaaten dieses Protokolls –

unter Hinweis darauf, dass Staaten Bedenken darüber zum Ausdruck gebracht haben, dass sich der Schweregrad und die Häufigkeit von unbotmässigem Verhalten an Bord von Luftfahrzeugen, welches die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord gefährden kann oder die Ordnung und Disziplin an Bord gefährdet, steigern,

in Anerkennung des Wunsches vieler Staaten, sich gegenseitig darin zu unterstützen, unbotmässiges Verhalten einzudämmen und die Ordnung und Disziplin an Bord von Luftfahrzeugen wiederherzustellen,

in der Überzeugung, dass es notwendig ist, Vorschriften zur Änderung der Vorschriften des am 14. September 1963[1] in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen zu erlassen, um diesen Bedenken Rechnung zu tragen –

haben folgendes vereinbart:

Art. I

Dieses Protokoll ändert das am 14. September 1963 in Tokio unterzeichnete Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (nachstehend als das «Abkommen» bezeichnet).

Art. II

Artikel 1 Absatz 3 des Abkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

1 SR **0.748.710.1**

«Art. 1

3. Im Sinne dieses Abkommens:

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

b) ist der Begriff der «Eintragungsstaat» im Sinne der Artikel 4, 5 und 13 des Abkommens als der Halterstaat auszulegen, wenn der Halterstaat nicht gleichzeitig der Eintragungsstaat ist.»

Art. III

Artikel 2 des Abkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

«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 Falle von Zuwiderhandlungen gegen Strafgesetze, die politischen Charakter haben oder auf einer benachteiligenden Unterscheidung aus jeglichen Gründen wie insbesondere der Rasse, der Religion, der Staatsangehörigkeit, der ethnischen Herkunft, der politischen Anschauung oder des Geschlechts beruhen, zu einer Massnahme ermächtigen oder sie verlangen.»

Art. IV

Artikel 3 des Abkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

«Art. 3

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

1bis. Ein Staat ist auch zuständig, über die an Bord begangenen strafbaren und anderen Handlungen zu erkennen:

a) als Landestaat, wenn das Luftfahrzeug, an Bord dessen die strafbare oder andere Handlung begangen wird, mit dem noch an Bord befindlichen Verdächtigen in seinem Hoheitsgebiet landet;

b) als Halterstaat, wenn die strafbare oder andere Handlung an Bord eines Luftfahrzeugs begangen wird, das ohne Besatzung an eine Person vermietet wurde, die ihre Hauptbetriebsleitung oder, wenn eine solche nicht besteht, ihren ständigen Aufenthalt in diesem Staat hat.

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

2bis. Jeder Vertragsstaat trifft ausserdem die notwendigen Massnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen in folgenden Fällen zu begründen:

a) als Landestaat, wenn:
   i) das Luftfahrzeug, an Bord dessen die strafbare Handlung begangen wird, seinen letzten Abflugpunkt oder seinen nächsten Landepunkt innerhalb seines Hoheitsgebiets hat, und das Luftfahrzeug daraufhin mit dem noch an Bord befindlichen Verdächtigen in seinem Hoheitsgebiet landet, und
   ii) die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord oder die Ordnung und Disziplin an Bord gefährdet ist;

b) als Halterstaat, wenn die strafbare Handlung an Bord eines Luftfahrzeugs begangen wird, das ohne Besatzung an eine Person vermietet wurde, die ihre Hauptbetriebsleitung oder, wenn eine solche nicht besteht, ihren ständigen Aufenthalt in diesem Staat hat.

2ter. Bei der Ausübung seiner Gerichtsbarkeit als Landestaat berücksichtigt ein Staat, ob die betreffende strafbare Handlung im Halterstaat strafbar ist.

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

Art. V

Der folgende Wortlaut wird als Artikel 3bis des Abkommens angefügt:

«Art. 3bis

Ist einem Vertragsstaat, der seine Gerichtsbarkeit nach Artikel 3 ausübt, mitgeteilt worden oder hat er auf andere Weise Kenntnis davon erhalten, dass ein oder mehrere andere Vertragsstaaten in Bezug auf dieselben strafbaren oder anderen Handlungen Ermittlungen, Strafverfolgungsmassnahmen oder ein Gerichtsverfahren durchführen, so konsultieren dieser Vertragsstaat und diese anderen Vertragsstaaten einander gegebenenfalls, um ihre Massnahmen abzustimmen. Die Verpflichtungen aus diesem Artikel lassen die Verpflichtungen eines Vertragsstaats nach Artikel 13 unberührt.»

Art. VI

Artikel 5 Absatz 2 des Abkommens wird gestrichen.

Art. VII

Artikel 6 des Abkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

«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; oder

b) um die Ordnung und Disziplin an Bord aufrechtzuerhalten; oder

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 begleitende Sicherheitsbeamte oder 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.

3. Ein nach einer zwei- oder mehrseitigen Übereinkunft oder Vereinbarung zwischen den betreffenden Vertragsstaaten eingesetzter begleitender Sicherheitsbeamter kann ohne diese Ermächtigung angemessene vorbeugende Massnahmen treffen, wenn er ausreichende Gründe für die Annahme hat, dass ein solches Vorgehen unmittelbar notwendig ist, um die Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen an Bord vor einem widerrechtlichen Eingriff und, wenn die Übereinkunft oder Vereinbarung dies gestattet, vor der Begehung schwerer strafbarer Handlungen zu schützen.

4. Dieses Abkommen ist nicht so auszulegen, als schaffe es für einen Vertragsstaat eine Verpflichtung dazu, ein Programm für den Einsatz begleitender Sicherheitsbeamter einzurichten oder einer zwei- oder mehrseitigen Übereinkunft oder Vereinbarung zuzustimmen, welche ausländische begleitende Sicherheitsbeamte dazu ermächtigt, in seinem Hoheitsgebiet tätig zu sein.»

Art. VIII

Artikel 9 des Abkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

«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 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 rechtmässig in seinem Besitz sind.»

Art. IX

Artikel 10 des Abkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

«Art. 10

Wenn Massnahmen in Übereinstimmung mit diesem Abkommen getroffen worden sind, kann weder der Luftfahrzeugkommandant, ein anderes Besatzungsmitglied, ein Fluggast, ein begleitender Sicherheitsbeamter, 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.»

Art. X

Der folgende Wortlaut wird als Artikel 15bis des Abkommens angefügt:

«Art. 15bis

1. Jeder Vertragsstaat wird aufgefordert, die notwendigen Massnahmen zu treffen, um geeignete strafrechtliche, verwaltungsrechtliche oder andere rechtliche Verfahren gegen jede Person einzuleiten, die an Bord eines Luftfahrzeugs eine strafbare oder andere Handlung nach Artikel 1 Absatz 1 begeht; hierzu zählen insbesondere:

a) die Ausübung körperlicher Gewalt oder die Androhung solcher Gewalt gegen Besatzungsmitglieder; oder

b) die Weigerung, einer vom Luftfahrzeugkommandanten oder in seinem Namen zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftfahrzeugs oder der Personen oder Sachen an Bord rechtmässig erteilten Anweisung Folge zu leisten.

2. Dieses Abkommen berührt nicht das Recht jedes Vertragsstaates, in seiner nationalen Gesetzgebung geeignete Massnahmen einzuführen oder beizubehalten, um unbotmässige und störende Handlungen an Bord unter Strafe zu stellen.»

Art. XI

Artikel 16 Absatz 1 des Abkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

«Art. 16

Die an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen werden für die Zwecke der Auslieferung zwischen Vertragsstaaten so behandelt, als seien sie nicht nur an dem Ort, an dem sie sich ereignet haben, sondern auch in den Hoheitsgebieten der Vertragsstaaten begangen worden, die verpflichtet sind, ihre Gerichtsbarkeit nach Artikel 3 Absätze 2 und 2bis zu begründen.»

Art. XII

Artikel 17 des Abkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

«Art. 17

1. 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.

2. Bei Erfüllung seiner Verpflichtungen oder Ausübung des zulässigen Ermessens nach diesem Abkommen handelt jeder Vertragsstaat in Übereinstimmung mit den völkerrechtlichen Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten der Staaten. Im Hinblick hierauf beachtet jeder Vertragsstaat die Grundsätze eines ordnungsgemässen Verfahrens und einer gerechten Behandlung.»

Art. XIII

Der folgende Wortlaut wird als Artikel 18bis des Abkommens angefügt:

«Art. 18bis

Dieses Abkommen berührt nicht das Recht, Schadensersatzansprüche nach nationalem Recht gegen eine nach Artikel 8 oder Artikel 9 abgesetzte oder übergebene Person geltend zu machen.»

Art. XIV

Der diesem Protokoll als Anlage beigefügte Wortlaut des Abkommens in arabischer, chinesischer und russischer Sprache stellt zusammen mit dem Wortlaut des Abkommens in englischer, französischer und spanischer Sprache einen in den sechs Sprachen gleichermassen verbindlichen Wortlaut dar.

Art. XV

Zwischen den Vertragsstaaten dieses Protokolls werden das Abkommen und dieses Protokoll als eine einzige Übereinkunft angesehen und ausgelegt und als das Ab-

kommen von Tokio in seiner durch das Montrealer Protokoll von 2014 geänderten Fassung bezeichnet.

Art. XVI

Dieses Protokoll liegt am 4. April 2014 in Montreal für die Staaten zur Unterzeichnung auf, die an der Internationalen Konferenz über Luftrecht vom 26. März bis 4. April 2014 in Montreal teilgenommen haben. Nach dem 4. April 2014 liegt das Protokoll am Sitz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Montreal für alle Staaten zur Unterzeichnung auf, bis es nach Artikel XVIII in Kraft tritt.

Art. XVII

1. Dieses Protokoll bedarf der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Unterzeichnerstaaten. Die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden werden beim Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt, der hiermit zum Verwahrer bestimmt wird.

2. Jeder Staat, der dieses Protokoll nicht nach Absatz 1 ratifiziert, angenommen oder genehmigt hat, kann ihm jederzeit beitreten. Die Beitrittsurkunden werden beim Verwahrer hinterlegt.

3. Die Ratifikation, Annahme oder Genehmigung dieses Protokolls beziehungsweise der Beitritt zu diesem Protokoll durch einen Staat, der nicht Vertragsstaat des Abkommens ist, hat die Wirkung einer Ratifikation, Annahme oder Genehmigung des Abkommens von Tokio in seiner durch das Montrealer Protokoll von 2014 geänderten Fassung beziehungsweise eines Beitritts zu diesem Abkommen.

Art. XVIII

1. Dieses Protokoll tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Verwahrer in Kraft.

2. Für jeden Staat, der dieses Protokoll nach Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde ratifiziert, annimmt, genehmigt oder zu diesem beitritt, tritt es am ersten Tag des zweiten Monats nach Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde durch diesen Staat in Kraft.

3. Der Verwahrer lässt dieses Protokoll sogleich nach seinem Inkrafttreten bei den Vereinten Nationen registrieren.

Art. XIX

1. Jeder Vertragsstaat kann dieses Protokoll durch eine an den Verwahrer gerichtete schriftliche Notifikation kündigen.

2. Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Notifikation beim Verwahrer wirksam.

Art. XX

Der Verwahrer unterrichtet umgehend alle Unterzeichner- und Vertragsstaaten dieses Protokolls über den Zeitpunkt jeder Unterzeichnung und der Hinterlegung jeder Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde, den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls und andere sachdienliche Informationen.

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

Geschehen zu Montreal am vierten April zweitausendvierzehn in englischer, arabischer, chinesischer, französischer, russischer und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist; diese Verbindlichkeit tritt ein, sobald das Sekretariat der Konferenz im Auftrag des Präsidenten der Konferenz binnen neunzig Tagen ab diesem Datum bestätigt hat, dass die Wortlaute übereinstimmen. Dieses Protokoll wird bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt und beglaubigte Abschriften werden vom Verwahrer allen Vertragsstaaten dieses Protokolls übermittelt.

(Es folgen die Unterschriften)