

76.098

**Botschaft  
über das Übereinkommen zur Bekämpfung von  
widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit der  
Zivilluftfahrt**

Vom 24. November 1976

Sehr geehrte Herren Präsidenten,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über das Übereinkommen vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, 24. November 1976

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

**Gnägi**

Der Bundeskanzler:

**Huber**

## Übersicht

*Das Übereinkommen vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt schafft die internationalrechtlichen Voraussetzungen für eine möglichst lückenlose Ahndung von Terrorakten gegen die Zivilluftfahrt. Es erleichtert die Auslieferung der Täter, gewährleistet bei Nichtauslieferung ihre Aburteilung im ordentlichen Verfahren und verpflichtet die Staaten zu gegenseitiger Rechtshilfe.*

*Das Übereinkommen wurde von der Schweiz am 23. September 1971 unterzeichnet und steht derzeit bereits zwischen 70 Staaten in Kraft.*

*Die Ratifikation des Übereinkommens durch die Schweiz bedingt eine Änderung der gesetzlichen Bestimmungen über die räumliche Geltung der in Frage stehenden Strafbestimmungen. Die entsprechende Ergänzung ist in der mit gesonderter Botschaft eingeleiteten Teilrevision des Luftfahrtgesetzes enthalten.*

---

# Botschaft

## 1 Allgemeiner Teil

### 11 Einleitung

Das von der Schweiz und 74 weiteren Staaten ratifizierte Übereinkommen vom 16. Dezember 1970 zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen (AS 1971 1513; nachfolgend «Haager Übereinkommen») enthält auf dem Gebiet des Strafrechts, der Auslieferung und der Rechtshilfe Bestimmungen, welche die Voraussetzungen für eine möglichst lückenlose Bestrafung der bei Luftfahrzeugentführungen mitwirkenden Personen schaffen. In seiner Botschaft zu diesem Übereinkommen (BBl 1971 I 302) hatte der Bundesrat bereits auf die Vorarbeiten für ein Übereinkommen hingewiesen, das die gleiche Zielsetzung für einen weiteren Kreis von Delikten verwirklicht.

In der Folge wurde am 23. September 1971 an einer in Montreal abgehaltenen Luftrechtskonferenz das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt (nachfolgend «Übereinkommen von Montreal») angenommen und zur Unterzeichnung aufgelegt. Die Schweiz hat dieses Übereinkommen am gleichen Tag unterzeichnet. Nachdem die notwendigen Änderungen unserer Gesetzgebung eingeleitet sind (siehe Botschaft vom 24. November 1976 über die Änderung des Luftfahrtgesetzes; BBl 1976 III Nr. 50), unterbreitet Ihnen der Bundesrat mit dieser Botschaft den Antrag, das am 26. Januar 1973 in Kraft getretene und inzwischen von 70 Staaten ratifizierte Übereinkommen von Montreal zu genehmigen und ihn zur Ratifizierung zu ermächtigen.

### 12 Vorarbeiten

Die Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) vom September 1968 hatte die Ausarbeitung eines Übereinkommens zur Bekämpfung von Luftfahrzeugentführungen in die Wege geleitet. Am 16. Dezember 1970 wurde das entsprechende Übereinkommen (Haager Übereinkommen) zur Unterzeichnung aufgelegt. In der Zwischenzeit hatte es sich indessen gezeigt, dass andere Formen des Luftterrors die Sicherheit der Zivilluftfahrt in nicht geringerem Mass zu beeinträchtigen vermögen. Auch die Schweiz blieb von derartigen Sabotageakten nicht verschont; wir erinnern an den Anschlag auf ein Flugzeug der israelischen Luftfahrtgesellschaft EL AL in Zürich (18. Febr. 1969) und an den Absturz einer «Coronado» der Swissair bei Würenlingen (21. Febr. 1970). Dieser war auf einen Sprengstoffanschlag zurückzuführen und gab dem Bundesrat Anlass, die Initiative für die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung der ICAO zu ergreifen. Diese Versammlung fand im Juni 1970 in

Montreal statt. Neben zahlreichen Empfehlungen zu technisch-betrieblichen Präventivmassnahmen beschloss die Versammlung – in Ergänzung zum damals als Entwurf vorliegenden Übereinkommen über Luftfahrzeugentführungen – die Vorbereitung eines Übereinkommens zur Bekämpfung von andern Sabotageakten. Im Oktober 1970 arbeitete der Rechtsausschuss der ICAO in London einen Entwurf aus, und im November wurden die Staaten von der ICAO auf den 8. September 1971 zu einer diplomatischen Konferenz nach Montreal eingeladen.

### **13 Die Luftrechtskonferenz von Montreal**

60 Staaten liessen sich an der Konferenz vertreten. Zum Präsidenten wurde der schweizerische Delegationschef, Dr. W. Guldemann, Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, gewählt.

Mit Rücksicht auf die gleichgelagerten Zielsetzungen beschloss die Konferenz, ihren Arbeiten das Haager Übereinkommen zugrunde zu legen. Sie konnte sich in der Folge im wesentlichen der zentralen Frage zuwenden, auf welche Sabotageakte die im Haager Übereinkommen für Luftfahrzeugentführungen vorgesehenen Rechtsfolgen Anwendung finden sollen. Das Schwergewicht der Beratungen konzentrierte sich dementsprechend auf die Artikel 1, 2 und 4 des Übereinkommens.

Die von der Konferenz erarbeitete Fassung wurde in der Schlussabstimmung mit 50 Stimmen ohne Gegenstimme bei 8 Enthaltungen angenommen. 31 Staaten, darunter die Schweiz, unterzeichneten das Übereinkommen in Montreal.

### **14 Der Inhalt des Übereinkommens**

Das Übereinkommen ist ein selbständiges Vertragswerk. Es ergänzt jedoch das Haager Übereinkommen insofern, als eine Reihe weiterer Gewaltakte gegen die Zivilluftfahrt einer internationalen Übereinkunft unterworfen werden, deren Ausgestaltung mit dem Haager Übereinkommen weitgehend übereinstimmt.

Der wesentliche Inhalt kann wie folgt zusammengefasst werden:

1. Das Übereinkommen enthält einen Katalog von widerrechtlich und vorsätzlich begangenen strafbaren Handlungen, denen gemeinsam ist, dass sie geeignet sind, die Sicherheit eines im Flug oder im Einsatz befindlichen Luftfahrzeuges und damit die Sicherheit von Menschen zu gefährden (im folgenden «Sabotageakte»): gewalttätige Handlung an Bord, Zerstörung oder Beschädigung von Luftfahrzeugen, Bombenlegen, Beeinträchtigung von Flugnavigationseinrichtungen, Falschalarm (Art. 1 und 2). Vom Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen und von vornherein der landesrechtlichen Regelung überlassen werden Sabotageakte, bei welchen kein genügendes internationales Element vorliegt (Art. 4 Abs. 2–5).

2. Das Übereinkommen verpflichtet die Vertragsstaaten,
  - die Sabotageakte mit schweren Strafen zu bedrohen (Art. 3);
  - Gerichtsbarkeit über die Sabotageakte zu begründen (Art. 5 Abs 1). Für einzelne Sabotageakte haben die Vertragsstaaten subsidiär Gerichtsbarkeit zu begründen für den Fall, dass sich der Täter in ihrem Hoheitsgebiet befindet und nicht ausgeliefert wird (Art. 5 Abs 2);
  - alle geeigneten Massnahmen (Art. 6) zu ergreifen, um die Angelegenheit den zuständigen Behörden zur Strafverfolgung zu unterbreiten (Art. 7) oder den Täter auszuliefern (Art. 8);
  - die Sabotageakte als Auslieferungsdelikte zu behandeln, ohne einen Anspruch des ersuchenden Staates zu begründen. Diese Regelung schafft aber nur die Voraussetzungen der Auslieferung für Staaten, welche eine solche nicht vom Bestehen eines Auslieferungsvertrages abhängig machen, oder zwischen Staaten, die bereits Auslieferungsverträge unter sich abgeschlossen haben (Art. 8 Abs. 1 und 3). Wie im Haager Übereinkommen war es nicht möglich, eine verbindliche Lösung für diejenigen Fälle zu treffen, in denen die Vertragsstaaten eine Auslieferung vom Bestehen eines Auslieferungsvertrages abhängig machen (Art. 8 Abs. 2).
3. Die Vertragsstaaten sind verpflichtet, sich gegenseitig bei der Verhinderung und Verfolgung von Sabotageakten in weitestmöglichem Umfang zu unterstützen (Art. 10, 11 und 12).

Die Regelung fügt sich widerspruchlos in diejenige des Haager Übereinkommens und des Übereinkommens von Tokio ein (Übereinkommen vom 14. Sept. 1963 über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen; AS 1971 312; BBl 1970 I 33). Das Übereinkommen von Montreal beruht wie diese beiden Übereinkommen auf folgenden Grundgedanken: mehrfache Zuständigkeit der Staaten zur Ausübung der Strafgerichtsbarkeit, kein Auslieferungsanspruch und keine Auslieferungspriorität eines bestimmten Staats. Die Regelung über die Beilegung von Streitigkeiten bei der Anwendung des Übereinkommens (Art. 14) sowie die Schlussbestimmungen (Art. 15 und 16) entsprechen wörtlich dem Haager Übereinkommen.

## 2 Besonderer Teil

Wir beschränken uns nachfolgend auf einen Kommentar zu Bestimmungen, die eine vom Haager Übereinkommen abweichende Regelung enthalten.

### *Artikel 1*

Es wird nicht der Schutz des Luftfahrzeugs an sich bezweckt, sondern die Sicherheit der Luftfahrt und somit der Schutz von Personen, insbesondere an Bord von Luftfahrzeugen. Entsprechend werden die erfassten strafbaren Handlungen im

Katalog des Artikels 1 umschrieben. Auch jene Tatbestände, welche sich nicht ausdrücklich auf die Sicherheit des Luftfahrzeugs im Fluge beziehen (z. B. die Zerstörung eines im Einsatz befindlichen Luftfahrzeugs), tragen dem gleichen Grundgedanken Rechnung.

Der Tatbestand des Falschalarms (Abs. 1 Bst. e) wurde erst an der diplomatischen Konferenz aufgenommen. Andererseits fand die schwere Beschädigung eines im Einsatz befindlichen Luftfahrzeugs für sich allein (d. h. ohne Gefährdung der Flugsicherheit) abweichend vom Londoner Entwurf des Rechtsausschusses keine Berücksichtigung. Die Beschädigung, welche geeignet ist, die Flugsicherheit zu gefährden, wird in jedem Fall unabhängig von der Schwere der Beschädigung erfasst.

#### *Artikel 2*

Besondere Schwierigkeiten bereitete die in Absatz 2 enthaltene Umschreibung des «im Einsatz» befindlichen Luftfahrzeugs und im besonderen die Frage, wie lange ein Luftfahrzeug als im Einsatz befindlich zu betrachten ist. Die Lösung des Londoner Entwurfes («bis zur definitiven Stationierung am letzten Bestimmungs-ort im Heimatstaat») wurde als zu weitgehend erachtet. Die schliesslich angenommene Lösung («bis zum Ablauf von 24 Stunden nach jeder Landung») mag etwas schematisch anmuten, dürfte aber der Zielsetzung des Übereinkommens entsprechen, in zeitlich begrenztem Umfang auch das am oder im Luftfahrzeug beschäftigte Personal zu schützen.

#### *Artikel 4*

Die Umschreibung des Anwendungsbereiches ist je nach dem in Frage stehenden Sabotageakt verschieden:

- Beeinträchtigung der Flugnavigationseinrichtungen (Art. 1 Abs. 1 Bst. d): Das Übereinkommen ist nur anwendbar, wenn der Sabotageakt gegen eine in der internationalen Luftfahrt verwendete Einrichtung gerichtet ist (Abs. 5);
- übrige Sabotageakte: Das Übereinkommen findet Anwendung, wenn der tatsächliche oder vorgesehene Abflug- oder Landeort ausserhalb des Eintragungsstaates des Luftfahrzeugs gelegen ist oder wenn die strafbare Handlung in einem andern als dem Eintragungsstaat begangen wird (Abs. 2). Darüber hinaus findet das Übereinkommen Anwendung, wenn der Täter oder der Verdächtige in einem andern Staat als dem Eintragungsstaat des Luftfahrzeugs aufgefunden wird (Abs. 3).

#### *Artikel 5*

Die Verpflichtung der Staaten zur Begründung der Gerichtsbarkeit entspricht der im Haager Übereinkommen enthaltenen Regelung, doch wurden die Beeinträchtigung von Flugnavigationseinrichtungen (Art. 1 Abs. 1 Bst. d) und der Falschalarm (Art. 1 Abs. 1 Bst. e) nicht als Weltrechtsdelikte ausgestaltet. Ferner wurden zusätzlich vorgesehen die Gerichtsbarkeit des Staates, in welchem der Sabotage-

akt begangen wird (Art. 5 Abs. 1 Bst. a), sowie die Gerichtsbarkeit des Eintragsstaates des Luftfahrzeugs, gegen welches der Sabotageakt gerichtet ist (Art. 5 Abs. 1 Bst. b).

#### *Artikel 10*

Die Verpflichtung der Staaten zur Anordnung vorbeugender Massnahmen wurde gegenüber Artikel 9 des Haager Übereinkommens wesentlich verstärkt.

#### *Artikel 12*

Die Bestimmung enthält eine im Haager Übereinkommen nicht enthaltene, vorbeugende Informationspflicht.

### **3 Würdigung des Übereinkommens**

Die hervorragende Bedeutung des Haager Übereinkommens für das internationale Strafrecht wurde in der Botschaft vom 10. Februar 1971 (BBl 1971 I 310) gewürdigt. Sie liegt insbesondere in der Verpflichtung der Staaten, bei Nichtauslieferung eines Luftfahrzeugentführers diesen ungeachtet seiner Staatsangehörigkeit und des Tatortes der für die Strafverfolgung zuständigen Behörde zu überweisen und die erforderliche Gerichtsbarkeit vorzusehen. Das Übereinkommen von Montreal enthält dieselbe Verpflichtung für einen weitem Kreis von strafbaren Handlungen; es dürfte ihm auf weitere Sicht nicht geringere Bedeutung im Kampf gegen den Luftterror zukommen als dem Haager Übereinkommen. Der derzeitige Stand von insgesamt 70 Ratifikationen ist erfreulich und liegt über den bei Abschluss der diplomatischen Konferenz gehegten Erwartungen. Da sich die Schweiz seinerzeit in besonderem Masse für das Zustandekommen des Übereinkommens eingesetzt hatte, wird von uns heute im Sinne eines Aktes der internationalen Solidarität mit Recht auch die baldige Ratifikation erwartet. Die Schweiz hat mit Rücksicht auf ihre Verflechtung mit dem internationalen Luftverkehr darüber hinaus ein grosses eigenes Interesse an der Schaffung der Voraussetzungen für eine lückenlose Bestrafung der an Luftterror-Akten beteiligten Personen. Abgesehen von der Verfolgung und Bestrafung von Handlungen, die von Ausländern im Ausland begangen werden, kann die Schweiz den Verpflichtungen aus dem Übereinkommen bereits gestützt auf das geltende Recht nachkommen. Nachdem die Begründung der Gerichtsbarkeit für Auslandsstaten von Ausländern im Luftfahrtgesetz eingeleitet ist (siehe Botschaft vom 24. November 1976 über die Änderung des Luftfahrtgesetzes: BBl 1976 III Nr. 50), steht der Genehmigung des Übereinkommens durch die eidgenössischen Räte und der Ermächtigung des Bundesrates zur Ratifikation nichts mehr im Wege.

## **4        Finanzielle und personelle Auswirkungen**

### **41        Finanzielle Auswirkungen**

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

### **42        Personelle Auswirkungen**

Es ergeben sich keine personellen Auswirkungen.

### **43        Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden**

Die Kantone und Gemeinden werden durch den vorgeschlagenen Beschluss und das Inkrafttreten des Übereinkommens vom 23. September 1971 nicht belastet.

## **5        Verfassungsmässigkeit**

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage ist gegeben durch Artikel 8 der Bundesverfassung, der den Bund zum Abschluss von Staatsverträgen mit dem Ausland ermächtigt, sowie durch Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung, der die Zuständigkeit der Bundesversammlung zur Genehmigung begründet. Da das Übereinkommen nach Artikel 16 kündbar ist, ist der Bundesbeschluss nach Artikel 89 Absatz 4 der Bundesverfassung dem Referendum nicht unterstellt.



(Entwurf)

**Bundesbeschluss  
über das Übereinkommen  
zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen  
gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt**

*Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 24. November 1976<sup>1)</sup>,

*beschliesst:*

Einzigler Artikel

<sup>1</sup> Das Übereinkommen vom 23. September 1971 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt wird genehmigt.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird ermächtigt, das Übereinkommen zu ratifizieren.

<sup>3</sup> Dieser Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum.

5137

<sup>1)</sup> BBl 1976 III 1259

## **Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt**

Abgeschlossen in Montreal am 23. September 1971  
Datum des Inkrafttretens für die Schweiz ...

### *Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,*

*In der Erwägung, dass widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt die Sicherheit von Personen und Sachen gefährden, den Betrieb von Luftverkehrsdiensten ernstlich beeinträchtigen und das Vertrauen der Völker 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 solchen Handlungen dringend notwendig ist, geeignete Massnahmen zur Bestrafung der Täter vorzusehen,  
haben folgendes vereinbart:*

### Artikel 1

(1) Eine strafbare Handlung begeht jede Person, die widerrechtlich und vorsätzlich

- a. eine gewalttätige Handlung gegen eine Person an Bord eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs verübt, wenn diese Handlung geeignet ist, die Sicherheit dieses Luftfahrzeugs zu gefährden; oder
- 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
- c. in ein im Einsatz befindliches Luftfahrzeug auf welche Art auch immer eine Vorrichtung oder eine andere Sache bringt oder bringen lässt, die geeignet

<sup>1)</sup> Der französische Originaltext findet sich in der französischen Ausgabe des Bundesblattes, FF 1976 III 1301. Die deutsche Übersetzung wurde gemeinsam mit den deutschen und österreichischen Behörden ausgearbeitet.

ist, dieses Luftfahrzeug zu zerstören oder derart zu beschädigen, dass es flugunfähig wird oder dass die Beschädigung geeignet ist, seine Flugsicherheit zu gefährden; oder

- d. Flugnavigationseinrichtungen zerstört oder beschädigt oder ihren Betrieb beeinträchtigt, wenn eine solche Handlung geeignet ist, die Sicherheit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs zu gefährden; oder
- e. wissentlich unrichtige Angaben macht und dadurch die Sicherheit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs gefährdet.

(2) Eine strafbare Handlung begeht auch jede Person, die

- a. eine der in Absatz 1 genannten strafbaren Handlungen zu begehen versucht; oder
- b. sich an der Begehung oder der versuchten Begehung einer dieser strafbaren Handlungen beteiligt.

## 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 gilt der Flug als fortdauernd, 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.

(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 Eintragsstaats 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 Flugnavigationseinrichtungen 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;
- c. wenn das Luftfahrzeug, an Bord dessen die strafbare Handlung begangen wird, mit dem noch an Bord befindlichen Verdächtigen in seinem Hoheitsgebiet landet;
- 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.

(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 strafbare 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.

(3) Dieses Übereinkommen schliesst eine Strafgerichtsbarkeit, die nach nationalem Recht ausgeübt wird, nicht aus.

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

## Artikel 10

(1) Die Vertragsstaaten bemühen sich in Übereinstimmung mit dem internationalen 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 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 Zivilluftfahrt-Organisation in Übereinstimmung mit seinem nationalen Recht so schnell wie möglich alle in seinem Besitz befindlichen sachdienlichen Angaben über

- a. die Umstände der strafbaren Handlung;
- b. die nach Artikel 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 betrachtet. Die anderen Vertragsstaaten sind gegenüber einem Vertragsstaat, der einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch Absatz 1 nicht gebunden.

(3) Ein Vertragsstaat, der einen Vorbehalt nach Absatz 2 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch eine an die Depositarregierungen 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 Depositarregierungen 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 Hinterlegung ihrer Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

(5) Die Depositarregierungen 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 Depositarregierungen lassen dieses Übereinkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten gemäss Artikel 102 der Charta 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 Depositarregierungen gerichtete schriftliche Notifikation kündigen.

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

## **Botschaft über das Übereinkommen zur Bekämpfung von widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt Vom 24. November 1976**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1976
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	76.098
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1976
Date	
Data	
Seite	1259-1275
Page	
Pagina	
Ref. No	10 046 897

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.