

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1974

Ausgegeben am 3. Mai 1974

78. Stück

- 246.** Übereinkommen über die Hohe See
247. Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen
248. Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt
249. Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen

246.

Der Nationalrat hat beschlossen:

1. Der Abschluß des nachstehenden Staatsvertrages wird genehmigt.
2. Dieser Staatsvertrag ist im Sinne des Art. 50 Abs. 2 B-VG durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen.

CONVENTION ON THE HIGH SEAS	CONVENTION SUR LA HAUTE MER	(Übersetzung) ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE HOHE SEE
<p>The States Parties to this Convention,</p> <p>Desiring to codify the rules of international law relating to the high seas,</p> <p>Recognizing that the United Nations Conference on the Law of the Sea, held at Geneva from 24 February to 27 April 1958, adopted the following provisions as generally declaratory of established principles of international law,</p> <p>Have agreed as follows:</p> <p style="text-align: center;">Article 1</p> <p>The term "high seas" means all parts of the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of a State.</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>The high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty. Freedom of the high seas is exer-</p>	<p>Les Etats parties à la présente Convention,</p> <p>Désireux de codifier les règles du droit international relatives à la haute mer,</p> <p>Reconnaissant que les dispositions ci-après, adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, tenue à Genève du 24 février au 27 avril 1958, sont pour l'essentiel déclaratoires de principes établis du droit international,</p> <p>Sont convenus des dispositions suivantes:</p> <p style="text-align: center;">Article premier</p> <p>On entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat.</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre et soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La</p>	<p>Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,</p> <p>vom Wunsche geleitet, die Regeln des Völkerrechts über die Hohe See zu kodifizieren,</p> <p>in der Erkenntnis, daß durch die nachstehenden Bestimmungen die von der in Genf vom 24. Februar bis 27. April 1958 abgehaltenen Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen angenommen wurden, im wesentlichen im Völkerrecht geltende Grundsätze deklaratorisch festgestellt werden,</p> <p>haben folgendes vereinbart:</p> <p style="text-align: center;">Artikel 1</p> <p>Unter „Hohe See“ sind alle Teile des Meeres zu verstehen, die nicht zum Küstenmeer oder zu den inneren Gewässern eines Staates gehören.</p> <p style="text-align: center;">Artikel 2</p> <p>Da die Hohe See allen Nationen offensteht, kann kein Staat das Recht für sich in Anspruch nehmen, einen Teil davon seiner Souveränität zu</p>

cised under the conditions laid down by these articles and by the other rules of international law. It comprises, inter alia, both for coastal and non-coastal States:

- (1) Freedom of navigation;
- (2) Freedom of fishing;
- (3) Freedom to lay submarine cables and pipelines;

(4) Freedom to fly over the high seas.

These freedoms, and others which are recognized by the general principles of international law, shall be exercised by all States with reasonable regard to the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas.

Article 3

1. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing international convention accord:

- (a) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and
- (b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to sea-ports and the use of such ports.

2. States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal State or State of transit and the special conditions of the State having no sea-coast, all matters relating to freedom of transit and equal

liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer:

- 1) La liberté de la navigation;
- 2) La liberté de la pêche;
- 3) La liberté d'y poser des câbles et des pipe-lines sous-marins;
- 4) La liberté de la survoler.

Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats.

Article 3

1. Pour jouir des libertés de la mer à l'égal des Etats riverains de la mer, les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer. A cet effet, les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral accorderont, d'une commune entente et en conformité avec les conventions internationales en vigueur:

- a) A l'Etat dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire;
- b) Aux navires arborant le pavillon de cet Etat un traitement égal à celui de leurs propres navires ou des navires de d'importe quel autre Etat, en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et leur utilisation.

2. Les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral régleront, d'un commun accord avec celui-ci, en tenant compte des droits de l'Etat riverain ou de transit et des particularités de l'Etat sans littoral, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports,

unterstellen. Die Freiheit der Hohen See wird gemäß den Bedingungen dieser Artikel und der anderen Regeln des Völkerrechts ausgeübt. Sie umfaßt für Küsten- und Binnenstaaten insbesondere:

1. die Freiheit der Schifffahrt,
2. die Freiheit der Fischerei,
3. die Freiheit, unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen,
4. die Freiheit, die Hohe See zu überfliegen.

Diese sowie die anderen nach den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts anerkannten Freiheiten werden von jedem Staat unter angemessener Berücksichtigung des Interesses ausgeübt, das die anderen Staaten an der Freiheit der Hohen See haben.

Artikel 3

1. Die Binnenstaaten sollen freien Zugang zum Meer haben, um die Freiheit des Meeres im gleichen Maße wie die Küstenstaaten zu genießen. Zu diesem Zweck gewähren die Staaten, die zwischen dem Meer und einem Binnenstaat liegen, im Einvernehmen mit diesem und in Übereinstimmung mit den in Kraft befindlichen internationalen Übereinkommen

- a) dem Binnenstaat auf der Grundlage der Gegenseitigkeit den freien Durchgang durch ihr Hoheitsgebiet;
- b) den die Flagge dieses Staates führenden Schiffen hinsichtlich des Zugangs zu den Seehäfen und ihrer Benützung die gleiche Behandlung wie ihren eigenen Schiffen oder den Schiffen irgendeines anderen Staates.

2. Die Staaten, die zwischen dem Meer und einem Binnenstaat liegen, regeln im Einvernehmen mit diesem, unter Berücksichtigung der Rechte des Küsten- oder Durchgangsstaates sowie der besonderen Verhältnisse des Binnenstaates, alle den freien Durchgang und die Gleichbehandlung in den Häfen

treatment in ports, in case such States are not already parties to existing international conventions.

Article 4

Every State, whether coastal or not, has the right to sail ships under its flag on the high seas.

Article 5

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

Article 6

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

au cas où ces Etats ne seraient pas déjà parties aux conventions internationales en vigueur.

Article 4

Tous les Etats, riverains ou non de la mer, ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon.

Article 5

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire; l'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

Article 6

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement de l'immatriculation.

2. Un navire naviguant sous les pavillons de deux ou plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

betreffenden Fragen, sofern diese Staaten nicht bereits Vertragsparteien von in Kraft befindlichen internationalen Übereinkommen sind.

Artikel 4

Alle Staaten, ob Küsten- oder Binnenstaaten, haben das Recht, Schiffe unter ihrer Flagge auf der Hohen See fahren zu lassen.

Artikel 5

1. Jeder Staat legt die Bedingungen fest, unter denen er Schiffen seine Nationalität gewährt, sie registriert und ihnen das Recht einräumt, seine Flagge zu führen. Schiffe besitzen die Nationalität des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muß eine echte Verbindung bestehen; insbesondere muß der Staat über die seine Flagge führenden Schiffe seine Hoheitsgewalt und seine Kontrolle in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten tatsächlich ausüben.

2. Jeder Staat stellt den Schiffen, denen er das Recht einräumt, seine Flagge zu führen, entsprechende Dokumente aus.

Artikel 6

1. Schiffe fahren unter der Flagge eines einzigen Staates und unterstehen auf Höher-See seiner ausschließlichen Hoheitsgewalt, mit Ausnahme besonderer Fälle, die ausdrücklich in internationalen Verträgen oder in diesen Artikeln vorgesehen sind. Ein Schiff darf seine Flagge während einer Fahrt oder in einem angelaufenen Hafen nicht wechseln, außer im Falle eines tatsächlichen Eigentumsüberganges oder eines Wechsels in der Registrierung.

2. Ein Schiff, das unter den Flaggen zweier oder mehrerer Staaten fährt, von denen es nach Belieben Gebrauch macht, kann gegenüber dritten Staaten keine dieser Nationalitäten geltend machen; es kann einem Schiff ohne Nationalität gleichgestellt werden.

Article 7

The provisions of the preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of an inter-governmental organization flying the flag of the organization.

Article 8

1. Warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

2. For the purposes of these articles, the term "warship" means a ship belonging to the naval forces of a State and bearing the external marks distinguishing warships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government and whose name appears in the Navy List, and manned by a crew who are under regular naval discipline.

Article 9

Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

Article 10

1. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard inter alia to:

- (a) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions;
- (b) The manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;

Article 7

Les dispositions des articles précédents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel d'une organisation intergouvernementale battant pavillon de l'organisation.

Article 8

1. Les navires de guerre jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

2. Aux fins des présents articles, l'expression « navire de guerre » désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire, et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

Article 9

Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

Article 10

1. Tout Etat est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne:

- a) L'emploi des signaux, l'entretien des communications et la prévention des abordages;
- b) La composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail;

Artikel 7

Durch die Bestimmungen der vorstehenden Artikel wird die Frage der Schiffe, die im offiziellen Dienst einer zwischenstaatlichen Organisation stehen und deren Flagge führen, nicht berührt.

Artikel 8

1. Kriegsschiffe genießen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen Staates als des Flaggenstaates.

2. Im Sinne dieser Artikel bezeichnet der Ausdruck „Kriegsschiff“ ein zu den Streitkräften eines Staates gehörendes Schiff, das die äußeren Kennzeichen der Kriegsschiffe seiner Nationalität trägt. Der kommandierende Offizier muß im Staatsdienst stehen, sein Name muß in der Rangliste der Kriegsmarine enthalten sein, und die Besatzung muß den Regeln militärischer Disziplin unterworfen sein.

Artikel 9

Einem Staat gehörende oder von ihm verwendete Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen, genießen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen Staates als des Flaggenstaates.

Artikel 10

1. Jeder Staat hat für die seine Flagge führenden Schiffe die für die Gewährleistung der Sicherheit auf See erforderlichen Maßnahmen zu treffen, insbesondere in bezug auf

- a) die Verwendung von Signalen, die Aufrechterhaltung von Nachrichtenverbindungen und die Verhütung von Zusammenstößen;
- b) die Bemannung der Schiffe und die Arbeitsbedingungen der Besatzungen, unter Berücksichtigung der einschlägigen internationalen Übereinkünfte über Arbeitsfragen;

<p>(c) The construction, equipment and seaworthiness of ships.</p> <p>2. In taking such measures each State is required to conform to generally accepted international standards and to take any steps which may be necessary to ensure their observance.</p>	<p>c) La construction et l'armement du navire et son aptitude à tenir la mer.</p> <p>2. En prescrivant ces mesures, chaque État est tenu de se conformer aux normes internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.</p>	<p>c) den Bau, die Ausrüstung und die Seetüchtigkeit der Schiffe.</p> <p>2. Bei Anordnung dieser Maßnahmen hat sich jeder Staat nach den allgemein anerkannten internationalen Normen zu richten und alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Beachtung sicherzustellen.</p>
<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>	<p>Artikel 11</p>
<p>1. In the event of a collision or of any other incident of navigation concerning a ship on the high seas, involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any other person in the service of the ship, no penal or disciplinary proceedings may be instituted against such persons except before the judicial or administrative authorities either of the flag State or of the State of which such persons is a national.</p>	<p>1. En cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire en haute mer, de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite pénale ou disciplinaire ne peut être intentée contre ces personnes que devant les autorités judiciaires ou administratives, soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont ces personnes ont la nationalité.</p>	<p>1. Bei Schiffszusammenstößen und anderen mit der Führung eines Schiffes zusammenhängenden Ereignissen auf Hoher See, welche die strafrechtliche oder disziplinarische Verantwortlichkeit des Kapitäns oder einer sonstigen im Dienst des Schiffes stehenden Person nach sich ziehen könnten, darf eine strafrechtliche oder disziplinarische Verfolgung dieser Personen nur bei den Justiz- oder Verwaltungsbehörden des Flaggenstaates oder des Staates eingeleitet werden, dessen Staatsangehörigkeit die Person besitzt.</p>
<p>2. In disciplinary matters, the State which has issued a master's certificate or a certificate of competence or licence shall alone be competent, after due legal process, to pronounce the withdrawal of such certificates, even if the holder is not a national of the State which issued them.</p>	<p>2. En matière disciplinaire, l'Etat qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité est seul compétent pour prononcer, après procédure régulière de droit, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de l'Etat de délivrance.</p>	<p>2. In disziplinarischen Angelegenheiten ist nur der Staat, der ein Kapitänspatent oder ein Befähigungs- oder Erlaubniszeugnis ausgestellt hat, zuständig, nach ordnungsgemäßem gesetzlichen Verfahren die Entziehung dieser Urkunden anzuordnen, auch wenn der Inhaber nicht die Staatsangehörigkeit des ausstellenden Staates besitzt.</p>
<p>3. No arrest or detention of the ship, even as a measure of investigation, shall be ordered by any authorities other than those of the flag State.</p>	<p>3. Aucune saisie ou retenue du navire ne peut être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles de l'Etat du pavillon.</p>	<p>3. Eine Beschlagnahme oder eine Zurückhaltung des Schiffes darf, selbst zu Untersuchungszwecken, nur von den Behörden des Flaggenstaates angeordnet werden.</p>
<p>Article 12</p>	<p>Article 12</p>	<p>Artikel 12</p>
<p>1. Every State shall require the master of a ship sailing under its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers,</p>	<p>1. Tout Etat est tenu d'obliger le capitaine d'un navire navigant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers:</p>	<p>1. Jeder Staat hat den Kapitän eines unter seiner Flagge fahrenden Schiffes zu verpflichten, soweit dieser ohne ernstliche Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Passagiere dazu imstande ist:</p>
<p>(a) To render assistance to any person found at sea in danger of being lost;</p>	<p>a) A prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;</p>	<p>a) jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten;</p>

(b) To proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;

(c) After a collision, to render assistance to the other ship, her crew and her passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, her port of registry and the nearest port at which she will call.

2. Every coastal State shall promote the establishment and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and — where circumstances so require — by way of mutual regional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose.

Article 13

Every State shall adopt effective measures to prevent and punish the transport of slaves in ships authorized to fly its flag, and to prevent the unlawful use of its flag for that purpose. Any slave taking refuge on board any ship, whatever its flag, shall ipso facto be free.

Article 14

All States shall co-operate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.

Article 15

Piracy consists of any of the following acts:

(1) Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for pri-

b) A se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;

c) Après un abordage, à prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, à indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.

2. Tous les Etats riverains favoriseront la création et l'entretien d'un service adéquat et efficace de recherche et de sauvetage pour assurer la sécurité en mer et au-dessus de la mer, et concluront à cette fin, le cas échéant, des accords régionaux de coopération mutuelle avec les Etats voisins.

Article 13

Tout Etat est tenu de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer son pavillon et pour empêcher l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre ipso facto.

Article 14

Tous les Etats doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Article 15

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés:

1) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des

b) Personen in Seenot so schnell wie möglich zu Hilfe zu eilen, wenn er von ihrem Hilfebedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlung von ihm vernünftigerweise erwartet werden kann;

c) nach einem Zusammenstoß dem anderen Schiff, dessen Besatzung und dessen Passagieren Hilfe zu leisten und diesem Schiff nach Möglichkeit den Namen seines eigenen Schiffes, des Registerhafens und des nächsten Hafens, den es anlaufen wird, mitzuteilen.

2. Alle Küstenstaaten fördern die Errichtung und die Unterhaltung eines angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienstes, um die Sicherheit auf und über der See zu gewährleisten, und schließen zu diesem Zweck erforderlichenfalls regionale Abkommen über die gegenseitige Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten ab.

Artikel 13

Jeder Staat hat wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um die Beförderung von Sklaven auf Schiffen, die seine Flagge zu führen berechtigt sind, zu verhindern und zu bestrafen und die unrechtmäßige Verwendung seiner Flagge zu diesem Zweck zu verhindern. Jeder Sklave, der auf ein Schiff, gleich welcher Flagge, flüchtet, ist ipso facto frei.

Artikel 14

Alle Staaten haben soweit irgendwie möglich zusammenzuarbeiten, um die Seeräuberei auf Hoher See oder an jedem anderen Ort zu bekämpfen, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht.

Artikel 15

Als Seeräuberei gelten folgende Handlungen:

1. Jede rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung oder Plünderung, die von der Be-

vate ends by the crew or the passengers of a private ship or private aircraft, and directed:

(a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph 1 or sub-paragraph 2 of this article.

Article 16

The acts of piracy, as defined in article 15, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship.

Article 17

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 15. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

but personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés:

a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord;

b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate;

3) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter.

Article 16

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 15, perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

Article 17

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs destinés, par les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, à commettre l'un des actes visés à l'article 15. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes, tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes coupables de ces actes.

satzung oder den Passagieren eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeuges zu persönlichen Zwecken begangen wird und die gerichtet ist:

a) auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen und Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeuges;

b) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen und Vermögenswerte;

2. jede freiwillige Beteiligung an der Verwendung eines Schiffes oder Luftfahrzeuges, sofern dies in Kenntnis von Umständen erfolgt, die ihm die Eigenschaft eines Seeräuberschiffes oder -luftfahrzeuges verleihen;

3. jede Anstiftung zu den in den Ziffern 1 und 2 bezeichneten Handlungen oder jede beabsichtigte Erleichterung solcher Handlungen.

Artikel 16

Begeht ein Kriegsschiff, Staatschiff oder staatliches Luftfahrzeug, dessen meuternde Besatzung die Herrschaft an sich gerissen hat, seeräuberische Handlungen, wie sie in Artikel 15 definiert sind, so werden diese den von einem privaten Schiff begangenen Handlungen gleichgestellt.

Artikel 17

Als Seeräuberschiffe oder -luftfahrzeuge gelten Schiffe oder Luftfahrzeuge, die von den Personen, unter deren tatsächlicher Kontrolle sie stehen, dazu bestimmt sind, zu einer der in Artikel 15 bezeichneten Handlungen verwendet zu werden. Das gleiche gilt für Schiffe oder Luftfahrzeuge, die zu derartigen Handlungen benutzt wurden, solange sie unter der Kontrolle der Personen verbleiben, die sich dieser Handlungen schuldig gemacht haben.

Article 18

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

Article 19

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.

Article 20

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft, for any loss or damage caused by the seizure.

Article 21

A seizure on account of piracy may only be carried out by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service authorized to that effect.

Article 18

Un navire ou aéronef peut conserver sa nationalité malgré sa transformation en navire ou aéronef pirate. La conservation ou la perte de la nationalité sont déterminées conformément à la loi de l'Etat qui avait conféré cette nationalité.

Article 19

Tout Etat peut saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire ou aéronef, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne les navires, les aéronefs ou les biens, réserve faite des droits de tierces personnes de bonne foi.

Article 20

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui a appréhendé le navire ou l'aéronef est responsable, vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité, de toute perte ou de tout dommage causés par la capture.

Article 21

Toute saisie pour cause de piraterie ne peut être exécutée que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou par d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et autorisés à cet effet.

Artikel 18

Ein Schiff oder Luftfahrzeug kann seine Nationalität beibehalten, obwohl es zum Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug geworden ist. Die Beibehaltung oder der Verlust der Nationalität bestimmt sich nach dem Recht des Staates, der diese Nationalität zuerkannt hat.

Artikel 19

Jeder Staat kann auf Hoher See oder an einem anderen Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug oder ein durch seeräuberische Handlungen erbeutetes und unter der Kontrolle von Seeräubern stehendes Schiff aufbringen, die Personen an Bord des Schiffes oder Luftfahrzeuges festnehmen und die dort befindlichen Vermögenswerte beschlagnehmen. Die Gerichte des Staates, der die Beschlagnahme durchgeführt hat, können, vorbehaltlich der Rechte gutgläubiger Dritter, über die zu verhängenden Strafen sowie über die Maßnahmen entscheiden, die bezüglich des Schiffes, des Luftfahrzeuges oder der Vermögenswerte zu treffen sind.

Artikel 20

Erfolgte die Aufbringung eines der Seeräuberei verdächtigten Schiffes oder Luftfahrzeuges ohne hinreichenden Grund, so haftet der aufbringende Staat dem Staate, dessen Nationalität das Schiff oder Luftfahrzeug besitzt, für jeden durch die Aufbringung verursachten Verlust oder Schaden.

Artikel 21

Eine Aufbringung wegen Seeräuberei darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder von anderen im Staatsdienst stehenden Schiffen oder Luftfahrzeugen vorgenommen werden, die hiezu befugt sind.

Article 22

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters a foreign merchant ship on the high seas is not justified in boarding her unless there is reasonable ground for suspecting:

- (a) That the ship is engaged in piracy; or
- (b) That the ship is engaged in the slave trade; or
- (c) That, though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.

2. In the cases provided for in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.

3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.

Article 23

1. The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters or the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous

Article 22

1. Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger ne peut l'arrêter à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser:

- a) Que ledit navire se livre à la piraterie; ou
- b) Que le navire se livre à la traite des esclaves; ou
- c) Que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire ayant la même nationalité que le navire de guerre.

2. Dans les cas prévus aux alinéas a, b et c, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut envoyer une embarcation, sous le commandement d'un officier, au navire suspect. Si après vérification des papiers, les soupçons subsistent, il peut procéder à un examen ultérieur à bord du navire, qui doit être effectué avec tous les égards possibles.

3. Si les soupçons ne se trouvent pas fondés et que le navire arrêté n'ait commis aucun acte les justifiant, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

Article 23

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de

Artikel 22

1. Abgesehen von Fällen, in denen ein Einschreiten auf einer vertraglich eingeräumten Befugnis beruht, darf ein Kriegsschiff, das einem fremden Handelsschiff auf Hoher See begegnet, dieses nur anhalten, wenn ein ernstlicher Grund zur Annahme besteht:

- a) daß das Schiff Seeräuberei betreibt;
- b) daß das Schiff Sklavenhandel betreibt;
- c) daß das Schiff, das eine fremde Flagge führt oder sich weigert, seine Flagge zu setzen, in Wirklichkeit dieselbe Nationalität wie das Kriegsschiff besitzt.

2. In den unter lit. a, b und c vorgesehenen Fällen kann das Kriegsschiff die Berechtigung zur Flaggenführung überprüfen. Zu diesem Zweck kann es ein Boot unter dem Kommando eines Offiziers zu dem verdächtigten Schiff entsenden. Bleibt der Verdacht nach Prüfung der Schiffspapiere bestehen, so kann das Kriegsschiff eine weitere Untersuchung an Bord des Schiffes vornehmen, die so rücksichtsvoll wie möglich durchzuführen ist.

3. Erweist sich der Verdacht als unbegründet und hat das angehaltene Schiff keine den Verdacht rechtfertigende Handlung begangen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Artikel 23

1. Die Nacheile nach einem fremden Schiff kann vorgenommen werden, wenn die zuständigen Behörden des Küstenstaates guten Grund zur Annahme haben, daß das Schiff die Gesetze und Vorschriften dieses Staates verletzt hat. Die Nacheile muß beginnen, solange sich das fremde Schiff oder eines seiner Boote innerhalb der inneren Gewässer, des Küstenmeeres oder der Anschließzone des nacheilenden Staates befindet und darf außerhalb des Küstenmeeres oder der

zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 24 of the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.

2. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own country or of a third State.

3. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship are within the limits of the territorial sea, or as the case may be within the contiguous zone. The pursuit may only be commenced after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.

4. The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service specially authorized to that effect.

5. Where hot pursuit is effected by an aircraft:

- (a) The provisions of paragraph 1 to 3 of this article shall apply mutatis mutandis;

la zone contiguë qu'à condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 24 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce puissance.

3. La poursuite n'est considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré, par les moyens utilisables dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations qui travaillent en équipe et utilisent le navire poursuivi comme navire gigogne se trouvent à l'intérieur des limites de la mer territoriale, ou le cas échéant, dans la zone contiguë. La poursuite ne peut être commencée qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou auditif, donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou de l'entendre.

4. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet.

5. Dans le cas d'une poursuite effectuée par un aéronef:

- a) Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'appliquent mutatis mutandis à ce mode de poursuite;

Anschlußzone nur dann fortgesetzt werden, wenn sie nicht unterbrochen wurde. Fordert ein Schiff ein innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlußzone fahrendes fremdes Schiff zum Anhalten auf, so braucht es sich im Zeitpunkt, in dem das fremde Schiff diese Aufforderung erhält, nicht selbst innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlußzone zu befinden. Befindet sich das fremde Schiff innerhalb einer Anschlußzone, wie sie in Artikel 24 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlußzone definiert ist, so darf die Nacheile nur wegen einer Verletzung der Rechte vorgenommen werden, zu deren Schutz die Zone errichtet wurde.

2. Das Recht der Nacheile endet, sobald das verfolgte Schiff das Küstenmeer seines eigenen oder eines dritten Staates erreicht hat.

3. Die Nacheile gilt erst dann als begonnen, wenn sich das nacheilende Schiff durch die ihm zur Verfügung stehenden geeigneten Mittel davon überzeugt hat, daß das verfolgte Schiff oder eines seiner Boote oder andere im Verband arbeitende Fahrzeuge, die das verfolgte Schiff als Mutterschiff benützen, sich innerhalb des Küstenmeeres oder gegebenenfalls der Anschlußzone befinden. Die Nacheile darf erst begonnen werden, nachdem ein Sicht- oder Schallsignal zum Anhalten aus einer Entfernung gegeben wurde, in der es vom betreffenden Schiff gesehen oder gehört werden kann.

4. Das Recht der Nacheile darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder anderen im Staatsdienst stehenden Schiffen oder Luftfahrzeugen ausgeübt werden, die hiezu besonders befugt sind.

5. Im Fall einer Nacheile durch ein Luftfahrzeug

- a) finden die Absätze 1 bis 3 sinngemäß Anwendung;

(b) The aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or aircraft of the coastal State, summoned by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship. It does not suffice to justify an arrest on the high seas that the ship was merely sighted by the aircraft as an offender or suspected offender, if it was not both ordered to stop and pursued by the aircraft itself or other aircraft or ships which continue the pursuit without interruption.

6. The release of a ship arrested within the jurisdiction of a State and escorted to a port of that State for the purposes of an enquiry before the competent authorities may not be claimed solely on the ground that the ship, in the course of its voyage, was escorted across a portion of the high seas, if the circumstances rendered this necessary.

7. Where a ship has been stopped or arrested on the high seas in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained.

Article 24

Every State shall draw up regulations to prevent pollution of the seas by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation and exploration of the seabed and its subsoil, taking account of existing treaty provisions on the subject.

b) L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un aéronef de l'Etat riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même ou par d'autres aéronefs ou navires qui continuent la poursuite sans interruption.

6. La relaxe d'un navire arrêté à un endroit relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat, en vue d'un examen par les autorités compétentes, ne peut être exigée du seul fait que le navire et son escorte aient traversé une partie de la haute mer lorsque les circonstances ont rendu nécessaire cette traversée.

7. Si un navire a été arraisonné ou saisi en haute mer dans des circonstances qui ne justifient pas l'exercice du droit de poursuite, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

Article 24

Tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipelines ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du sous-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière.

b) muß das Luftfahrzeug, welches das Schiff zum Anhalten auffordert, dieses so lange selbst verfolgen, bis ein von ihm herbeigerufenes Schiff oder Luftfahrzeug des Küstenstaates an Ort und Stelle eintrifft, um die Nacheile fortzusetzen, es sei denn, daß das Luftfahrzeug selbst das Schiff anhalten kann. Um das Anhalten eines Schiffes auf Hoher See zu rechtfertigen, genügt es nicht, daß dieses von einem Luftfahrzeug bei einer Gesetzesverletzung gesichtet oder einer solchen verdächtigt wurde, wenn es nicht vom Luftfahrzeug selbst oder anderen Luftfahrzeugen oder Schiffen, welche die Nacheile ohne Unterbrechung fortsetzen, sowohl zum Anhalten aufgefordert als auch verfolgt wurde.

6. Die Freigabe eines Schiffes, das im Hoheitsbereich eines Staates angehalten und zwecks Untersuchung durch die zuständigen Behörden in einen Hafen dieses Staates geleitet wurde, kann nicht allein aus dem Grunde gefordert werden, daß das Schiff, weil die Umstände dies erforderlich machten, auf seiner Fahrt über einen Teil der Hohen See geleitet wurde.

7. Wurde ein Schiff auf Hoher See unter Umständen angehalten oder beschlagnahmt, welche die Ausübung des Rechts der Nacheile nicht rechtfertigen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Artikel 24

Jeder Staat hat, unter Berücksichtigung bestehender vertraglicher Bestimmungen Vorschriften zu erlassen, um die Verschmutzung der Meere infolge des Ablassens von Öl aus Schiffen oder Rohrleitungen oder infolge der Ausbeutung und Erforschung des Meeresgrundes und Meeresuntergrundes zu verhüten.

Article 25

1. Every State shall take measures to prevent pollution of the seas from the dumping of radioactive waste, taking into account any standards and regulations which may be formulated by the competent international organizations.

2. All States shall co-operate with the competent international organizations in taking measures for the prevention of pollution of the seas or air space above, resulting from any activities with radio-active materials or other harmful agents.

Article 26

1. All States shall be entitled to lay submarine cables and pipelines on the bed of the high seas.

2. Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources, the coastal State may not impede the laying or maintenance of such cables or pipelines.

3. When laying such cables or pipelines the State in question shall pay due regard to cables or pipelines already in position on the seabed. In particular, possibilities of repairing existing cables or pipelines shall not be prejudiced.

Article 27

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that the breaking or injury by a ship flying its flag or by a person subject to its jurisdiction of a submarine cable beneath the high seas done wilfully or through culpable negligence, in such a manner as

Article 25

1. Tout Etat est tenu de prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radio-actifs, en tenant compte de toutes normes et de toutes réglementations qui auront pu être élaborées par les organismes internationaux compétents.

2. Tous les Etats sont tenus de coopérer avec les organismes internationaux compétents à l'adoption de mesures tendant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien surjacent, résultant de toutes activités qui comportent l'emploi de matériaux radio-actifs ou d'autres agents nocifs.

Article 26

1. Tout Etat a le droit de poser des câbles et des pipelines sous-marins sur le lit de la haute mer.

2. L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de ces câbles ou pipelines, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

3. En posant ces câbles ou pipelines, l'Etat en question doit tenir dûment compte des câbles ou pipelines déjà installés sur le lit de la mer. En particulier, il ne doit pas entraver les possibilités de réparation des câbles ou pipelines existants.

Article 27

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que la rupture ou la détérioration, par un navire battant son pavillon ou par une personne soumise à sa juridiction, d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et

Artikel 25

1. Jeder Staat hat Maßnahmen zu treffen, um die Verseuchung des Meeres durch die Versenkung radioaktiver Abfälle zu verhüten, wobei alle von den zuständigen internationalen Organisationen ausgearbeiteten Normen und Vorschriften zu berücksichtigen sind.

2. Alle Staaten haben mit den zuständigen internationalen Organisationen zusammenzuarbeiten, um Maßnahmen zur Verhütung der Verseuchung des Meeres und des darüber befindlichen Luftraumes zu treffen, die aus jeder Verwendung radioaktiven Materials oder anderer schädigender Wirkstoffe herrühren.

Artikel 26

1. Jeder Staat hat das Recht, auf dem Grund der Hohen See unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen.

2. Der Küstenstaat darf das Legen oder die Unterhaltung dieser Kabel oder Rohrleitungen nicht behindern, vorbehaltlich seines Rechts, angemessene Maßnahmen zur Erforschung des Festlandssockels und zur Ausbeutung seiner natürlichen Schätze zu ergreifen.

3. Beim Legen dieser Kabel oder Rohrleitungen hat der betreffende Staat auf die bereits auf dem Meeresgrund liegenden Kabel und Rohrleitungen gebührend Rücksicht zu nehmen. Er darf insbesondere die Reparaturmöglichkeiten an bereits gelegten Kabeln oder Rohrleitungen nicht beeinträchtigen.

Artikel 27

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, damit jede vorsätzliche oder fahrlässige Unterbrechung oder Beschädigung eines unterseeischen Kabels auf Hoher See durch ein seine Flagge führendes Schiff oder durch eine seiner Hoheits-

to be liable to interrupt or obstruct telegraphic or telephonic communications, and similarly the breaking or injury of a submarine pipeline or high-voltage power cable shall be a punishable offence. This provision shall not apply to any break or injury caused by persons who acted merely with the legitimate object of saving their lives or their ships, after having taken all necessary precautions to avoid such break or injury.

Article 28

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that, if persons subject to its jurisdiction who are the owners of a cable or pipeline beneath the high seas, in laying or repairing that cable or pipeline, cause a break in or injury to another cable or pipeline, they shall bear the cost of the repairs.

Article 29

Every State shall take the necessary legislative measures to ensure that the owners of ships who can prove that they have sacrificed an anchor, a net or any other fishing gear, in order to avoid injuring a submarine cable or pipeline, shall be indemnified by the owner of the cable or pipeline, provided that the owner of the ship has taken all reasonable precautionary measures beforehand.

qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un câble à haute tension ou d'un pipeline sous-marins, constituent des infractions passibles de sanction. Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leur navire, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Article 28

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les personnes soumises à sa juridiction qui sont propriétaires d'un câble ou d'un pipeline en haute mer et qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipeline, causent la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipeline, en supportent les frais de réparation.

Article 29

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche pour ne pas endommager un câble ou un pipeline sous-marins soient indemnisés par le propriétaire du câble ou du pipeline, à condition qu'ils aient pris préalablement toutes mesures de précaution raisonnables.

gewalt unterstehende Person, soweit dadurch die Telegraphen- oder Fernspreverbindungen unterbrochen oder gestört werden könnten, sowie jede unter denselben Umständen erfolgte Unterbrechung oder Beschädigung unterseeischer Hochspannungsleitungen oder Rohrleitungen, eine strafbare Handlung darstellt. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn die Unterbrechung oder Beschädigung von Personen verursacht wurde, die lediglich das rechtmäßige Ziel verfolgten, ihr Leben oder die Sicherheit des Schiffes zu schützen, nachdem sie alle erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen hatten, um eine derartige Unterbrechung oder Beschädigung zu vermeiden.

Artikel 28

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, damit die seiner Hoheitsgewalt unterstehenden Personen, die Eigentümer eines in Hoher See gelegenen Kabels oder einer Rohrleitung sind und beim Legen oder bei der Reparatur eines solchen Kabels oder einer solchen Rohrleitung die Unterbrechung oder Beschädigung eines anderen Kabels oder einer anderen Rohrleitung verursachen, die dadurch entstandenen Reparaturkosten tragen.

Artikel 29

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, damit die Schiffseigentümer, die beweisen können, daß sie einen Anker, ein Netz oder ein anderes Fischfanggerät geopfert haben, um die Beschädigung eines unterseeischen Kabels oder einer unterseeischen Rohrleitung zu vermeiden, vom Eigentümer des Kabels oder der Rohrleitung entschädigt werden, sofern sie zuvor alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen haben.

Article 30

The provisions of this Convention shall not affect conventions or other international agreements already in force, as between States Parties to them.

Article 31

This Convention shall, until 31 October 1958, be open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialized agencies, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

Article 32

This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 33

This Convention shall be open for accession by any States belonging to any of the categories mentioned in article 31. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 34

1. This Convention shall come into force on the thirtieth day following the date of deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession with the Secretary-General of the United Nations.

2. For each State ratifying or acceding to the Convention after the deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

Article 30

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions ou aux autres accords internationaux en vigueur dans les rapports entre Etats parties à ces conventions ou accords.

Article 31

La présente Convention sera, jusqu'au 31 octobre 1958, ouverte à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée, ainsi que de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale des Nations Unies à devenir partie à la Convention.

Article 32

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 33

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 31. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 34

1. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chacun des Etats qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Artikel 30

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens berühren Übereinkommen oder andere internationale Vereinbarungen nicht, die sich zwischen deren Vertragsparteien in Kraft befinden.

Artikel 31

Dieses Übereinkommen wird bis zum 31. Oktober 1958 für alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder eine ihrer Spezialorganisationen sowie jeden anderen Staat zur Unterzeichnung aufgelegt, der von der Generalversammlung eingeladen wird, Vertragspartei des Übereinkommens zu werden.

Artikel 32

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 33

Dieses Übereinkommen steht jedem Staat, der einer der in Artikel 31 bezeichneten Kategorien angehört, zum Beitritt offen. Die Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 34

1. Dieses Übereinkommen tritt am dreißigsten Tage nach dem Tag der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft.

2. Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beiträgt, tritt das Übereinkommen am dreißigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Article 35

1. After the expiration of a period of five years from the date on which this Convention shall enter into force, a request for the revision of this Convention may be made at any time by any Contracting Party by means of a notification in writing addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The General Assembly of the United Nations shall decide upon the steps, if any, to be taken in respect of such request.

Article 36

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States Members of the United Nations and the other States referred to in article 31:

- (a) Of signatures to this Convention and of the deposit of instruments of ratification or accession, in accordance with articles 31, 32 and 33;
- (b) Of the date on which this Convention will come into force, in accordance with article 34;
- (c) Of requests for revision in accordance with article 35.

Article 37

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States referred to in article 31.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this twenty-ninth day of April one thousand nine hundred and fifty-eight.

Article 35

1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la présente Convention peut être formulée en tout temps, par toute Partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. L'Assemblée générale des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

Article 36

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifie à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux autres Etats visés à l'article 31:

- a) Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 31, 32 et 33;
- b) La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 34;
- c) Les demandes de révision présentées conformément à l'article 35.

Article 37

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en fera tenir copie certifiée conforme à tous les Etats visés à l'article 31.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

Artikel 35

1. Nach Ablauf von fünf Jahren, vom Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation jederzeit einen Antrag auf Revision dieses Übereinkommens stellen.

2. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen entscheidet über die in bezug auf diesen Antrag gegebenenfalls zu treffenden Maßnahmen.

Artikel 36

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen und den anderen in Artikel 31 angeführten Staaten

- a) die Unterzeichnung dieses Übereinkommens und die Hinterlegung von Ratifikations- oder Beitrittsurkunden gemäß Artikel 31, 32 und 33;
- b) den Tag, an dem dieses Übereinkommen gemäß Artikel 34 in Kraft tritt;
- c) die gemäß Artikel 35 gestellten Revisionsanträge.

Artikel 37

Das Original dieses Übereinkommens, dessen chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der jedem der in Artikel 31 bezeichneten Staaten eine beglaubigte Abschrift übermittelt.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hiezu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen mit ihrer Unterschrift versehen.

GESCHEHEN zu Genf, am neunundzwanzigsten April neunundzweihundertachtundfünfzig.

Die vom Bundespräsidenten unterzeichnete und vom Bundeskanzler gegengezeichnete Ratifikationsurkunde wurde am 10. Jänner 1974 beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt; das Übereinkommen ist gemäß seinem Artikel 34 Absatz 2 am 9. Feber 1974 für Österreich in Kraft getreten.

Derzeit gehören dem Übereinkommen folgende Staaten an: Afghanistan, Albanien, Australien, Belgien, Bulgarien, Bundesrepublik Deutschland, Costa Rica, Dänemark, Dominikanische Republik, Fidschi, Finnland, Guatemala, Haiti, Indonesien, Israel, Italien, Jamaika, Japan, Jugoslawien, Kenia, Khmer, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Nepal, Niederlande, Nigeria, Obervolta, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Senegal, Sierra Leone, Sowjetunion, Spanien, Südafrika, Swasiland, Thailand, Tonga, Trinidad und Tobago, Tschechoslowakei, Uganda, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland, Vereinigte Staaten von Amerika, Weißrußland, Zentralafrikanische Republik.

Folgende Staaten haben anlässlich der Hinterlegung ihrer Ratifikations- oder Beitrittsurkunde nachstehende Vorbehalte erklärt oder Erklärungen abgegeben:

ALBANIEN

Artikel 9: Die Regierung der Volksrepublik Albanien ist der Auffassung, daß auf Grund der bekannten Grundsätze des Völkerrechtes alle staatlichen Schiffe, die einem Staat gehören oder von ihm verwendet werden, ungeachtet des Zweckes, dem sie dienen, ausschließlich der Hoheitsgewalt des Staates unterstehen, unter dessen Flagge sie fahren.

Erklärung: Die Regierung der Volksrepublik Albanien erklärt, daß die in dem Übereinkommen festgelegte Definition der Seeräuberei mit dem derzeit geltenden Völkerrecht nicht in Einklang steht und nicht der Gewährleistung der freien Schifffahrt auf hoher See dient.

BULGARIEN

Vorbehalt und Erklärung anlässlich der Ratifikation:

Vorbehalt hinsichtlich Artikel 9: Die Regierung der Volksrepublik Bulgarien ist der Auffassung, daß der Grundsatz des Völkerrechtes, wonach Schiffe auf hoher See der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates unterstehen, uneingeschränkt für alle staatlichen Schiffe gilt.

Erklärung: Die Regierung der Volksrepublik Bulgarien ist der Auffassung, daß die in dem Übereinkommen festgelegte Definition der Seeräuberei bestimmte Akte, die nach dem geltenden Völkerrecht als seeräuberische Handlungen betrachtet werden sollten, nicht erfaßt und der Gewährleistung der freien Schifffahrt auf internationalen Seewegen nicht dient.

INDONESIEN

Vorbehalt anlässlich der Ratifikation: „... daß die in dem Übereinkommen verwendeten Ausdrücke ‚Küstenmeer‘ und ‚innere Gewässer‘, soweit es die Republik Indonesien betrifft, gemäß Artikel 1 der anstelle eines Gesetzes erlassenen Regierungsverordnung Nr. 4 aus dem Jahre 1960 (Staatsgesetzblatt 1960, Nr. 22) über indonesische Gewässer ausgelegt werden, die auf Grund des

Artikels 1 des Gesetzes Nr. 1 aus dem Jahre 1961 (Staatsgesetzblatt 1961, Nr. 3) bezüglich der Gesetzgebung aller vor dem 1. Jänner 1961 erlassenen Notstandsgesetze und anstelle von Gesetzen erlassenen Regierungsverordnungen Gesetz geworden ist.

Dieser Artikel hat folgenden Wortlaut:

Artikel 1: 1. Die indonesischen Gewässer bestehen aus dem Küstenmeer und den inneren Gewässern Indonesiens.

2. Das indonesische Küstenmeer ist ein Meeresgürtel von einer Breite von zwölf Seemeilen, deren äußere Begrenzung senkrecht zu den Grundlinien oder Punkten auf den Grundlinien gemessen wird, die aus geraden Linien bestehen, welche die äußersten Punkte auf der Tiefwasserstandsmarke auf den äußersten, indonesisches Hoheitsgebiet bildenden Inseln oder Teilen solcher Inseln verbinden, mit der Maßgabe, daß im Falle von Meerengen mit einer Breite von nicht mehr als vierundzwanzig Seemeilen, bei denen Indonesien nicht der einzige Küstenstaat ist, die äußere Grenze des indonesischen Küstenmeeres in der Mitte der Meerenge zu ziehen ist.

3. Die indonesischen inneren Gewässer sind alle Gewässer, die innerhalb der in Absatz 2 genannten Grundlinien liegen.

4. Eine Seemeile ist sechzig auf einen Breitengrad...“

MEXIKO

Artikel 9: Die Regierung von Mexiko meldet einen ausdrücklichen Vorbehalt hinsichtlich Artikel 9 an, da sie der Auffassung ist, daß staatliche Schiffe ohne Rücksicht auf die Verwendung, der sie zugeführt werden, Immunität genießen. Sie akzeptiert daher nicht die in dem gegenständlichen Artikel vorgesehene Einschränkung, wonach nur einem Staat gehörende und von ihm verwendete Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen, auf hoher See Immunität von der Hoheitsgewalt anderer Staaten genießen.

POLEN

Artikel 9: „Die Regierung der Volksrepublik Polen ist der Auffassung, daß die in Artikel 9 festgelegte Vorschrift für alle Schiffe, die einem Staat gehören oder von ihm verwendet werden, gilt.“

Erklärung: „Die Regierung der Volksrepublik Polen ist der Auffassung, daß die in dem Übereinkommen enthaltene Definition der Seeräubererei dem derzeitigen Stand des Völkerrechtes in dieser Hinsicht nicht voll entspricht.“

RUMANIEN

Artikel 9: Die Regierung der Rumänischen Volksrepublik ist der Auffassung, daß der Grundsatz des Völkerrechtes, wonach ein Schiff auf hoher See keiner anderen Staatsgewalt als der des Flaggenstaates untersteht, für alle staatlichen Schiffe, ohne Rücksicht auf den Zweck, für den sie verwendet werden, gilt.

Erklärung: Die Regierung der Rumänischen Volksrepublik ist der Auffassung, daß die in Artikel 15 des Übereinkommens über die Hohe See festgelegte Definition der Seeräubererei bestimmte Akte, die nach dem geltenden Völkerrecht als seeräuberische Handlungen betrachtet werden sollten, nicht erfaßt.

SOWJETUNION

Artikel 9: Die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken ist der Auffassung, daß der Grundsatz des Völkerrechtes, wonach ein Schiff auf hoher See keiner anderen Staatsgewalt als der des Flaggenstaates untersteht, uneingeschränkt für alle staatlichen Schiffe gilt.

Erklärung: Die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken ist der Auffassung, daß die in dem Übereinkommen festgelegte Definition der Seeräubererei bestimmte Akte, die nach dem geltenden Völkerrecht als seeräuberische Handlungen betrachtet werden sollten, nicht erfaßt und der Gewährleistung der freien Schifffahrt auf internationalen Seewegen nicht dient.

SPANIEN

Spaniens Beitritt ist nicht als Anerkennung irgendwelcher anderer als der in Artikel 10 des Vertrages von Utrecht zwischen der Krone Spaniens und der Krone Großbritanniens vom 13. Juli 1713 angeführten Rechte oder Situationen in Zusammenhang mit den Gewässern von Gibraltar auszulegen.

TSCHECHOSLOWAKEI

Artikel 9: „Die Regierung der Tschechoslowakischen Republik ist der Auffassung, daß nach dem geltenden Völkerrecht staatliche Schiffe, die für Handelszwecke verwendet werden, auf hoher See ebenfalls vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen Staates als des Flaggenstaates genießen.“

Erklärung: „Die Regierung der Tschechoslowakischen Republik steht auf dem Standpunkt, daß der Begriff der Seeräubererei nach der Definition in dem Übereinkommen weder dem geltenden Völkerrecht noch den Interessen der Gewährleistung der freien Schifffahrt auf hoher See entspricht.“

UKRAINE

Sinngemäß der gleiche Vorbehalt und die gleiche Erklärung wie die Sowjetunion.

UNGARN

Artikel 9: „Die Regierung der Ungarischen Volksrepublik ist der Ansicht, daß nach den allgemeinen Regeln des Völkerrechtes einem Staat gehörende und von ihm verwendete Schiffe, die im Staatsdienst stehen, gleichgültig ob sie Handelszwecken oder anderen als Handelszwecken dienen, auf hoher See die gleiche Immunität wie Kriegsschiffe genießen.“

Erklärung: „Die Regierung der Ungarischen Volksrepublik erklärt, daß die in dem Übereinkommen festgelegte Definition der Seeräubererei mit dem derzeit geltenden Völkerrecht nicht im Einklang steht und den allgemeinen Interessen der freien Schifffahrt auf hoher See nicht dient.“

VEREINIGTES KÖNIGREICH GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND

„Bei Hinterlegung ihrer Ratifikationsurkunde ... erklärt die Regierung Ihrer Majestät im Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland, daß, sofern nicht in hiernach erfolgenden weiteren und gesonderten Mitteilungen etwas anderes festgestellt wird, sich die Ratifizierung des vorliegenden Übereinkommens seitens des Vereinigten Königreiches nicht auf die unter britischem Schutz stehenden Staaten im Persischen Golf erstreckt. Multilaterale Übereinkommen, denen das Vereinigte Königreich beitrifft, werden auf diese Staaten solange ausgedehnt, bis eine Ausdehnung vom Herrscher des betreffenden Staates beantragt wird.“

WEISSRUSSLAND

Sinngemäß der gleiche Vorbehalt und die gleiche Erklärung wie die Sowjetunion.

Kreisky

Der Nationalrat hat beschlossen:

Der Abschluß des nachstehenden Staatsvertrages, dessen Art. 1 Abs. 2, Art. 3 Abs. 1 und Art. 5 bis 9 sowie 12 und 13 verfassungsändernd sind, wird genehmigt.

CONVENTION ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT	CONVENTION RELATIVE AUX INFRAC- TIONS ET A CERTAINS AUTRES ACTES SUR- VENANT A BORD DES AERONEFS	CONVENIO SOBRE LAS INFRAC- CIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETI- DOS A BORDO DE LAS AERONAVES
THE STATES Parties to this Convention	LES ETATS Parties à la pré- sente Convention	LOS ESTADOS Partes en el pre- sente Convenio
HAVE AGREED as follows:	SONT CONVENUS des dispo- sitions suivantes:	HAN ACORDADO lo si- guiente:
Chapter I—Scope of the Convention	Titre 1 ^{er} —Champ d'applica- tion de la Convention	Capítulo I—Campo de aplica- ción del Convenio
Article 1	Article 1 ^{er}	Artículo 1
1. This Convention shall apply in respect of:	1. La présente Convention s'applique:	1. El presente Convenio se aplicará a:
a) offences against penal law; b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of per- sons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.	a) aux infractions aux lois pénales; b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de person- nes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.	a) las infracciones a las leyes penales; b) los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.
2. Except as provided in Chap- ter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.	2. Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Con- vention s'applique aux infrac- tions commises ou actes ac- complis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un Etat contractant pen- dant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat.	2. A reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, este Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecu- tados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado Contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.
3. For the purposes of this Con- vention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of take-off until the moment when the landing run ends.	3. Aux fins de la présente Con- vention, un aéronef est con- sidéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.	3. A los fines del presente Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de ater- rizaje.

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

Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.

Chapter II — Jurisdiction

Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.

2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over offences committed on board aircraft registered in such State.

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

Article 4

A Contracting State which is not the State of registration may not interfere with an aircraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offence committed on board except in the following cases:

- a) the offence has effect on the territory of such State;

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

Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

Titre II—Compétence

Article 3

1. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.

2. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence, en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.

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

Article 4

Un Etat contractant qui n'est pas l'Etat d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants:

- a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat;

4. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

Artículo 2

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación racial o religiosa.

Capítulo II—Jurisdicción

Artículo 3

1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

2. Cada Estado Contratante deberá tomar las medidas necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.

Artículo 4

El Estado Contratante que no sea el de matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes:

- a) la infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;

- b) the offence has been committed by or against a national or permanent resident of such State;
- c) the offence is against the security of such State;
- d) the offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoeuvre of aircraft in force in such State;
- e) the exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such State under a multilateral international agreement.

Chapter III—Powers of the aircraft commander

Article 5

1. The provisions of this Chapter shall not apply to offences and acts committed or about to be committed by a person on board an aircraft in flight in the airspace of the State of registration or over the high seas or any other area outside the territory of any State unless the last point of take-off or the next point of intended landing is situated in a State other than that of registration, or the aircraft subsequently flies in the airspace of a State other than that of registration with such person still on board.

2. Notwithstanding the provisions of Article 1, paragraph 3, an aircraft shall for the purposes of this Chapter, be 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 provisions of this Chapter shall continue to apply with

- b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente;
- c) cette infraction compromet la sécurité dudit Etat;
- d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manoeuvre des aéronefs en vigueur dans ledit Etat;
- e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral.

Titre III—Pouvoirs du commandant d'aéronef

Article 5

1. Les dispositions du présent Titre ne s'appliquent aux infractions et aux actes commises ou accomplis, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'Etat d'immatriculation, soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

2. Aux fins du présent Titre, et nonobstant les dispositions de l'Article 1^{er}, paragraphe 3, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, les dispositions du présent Titre, continuent de s'appliquer à l'égard

- b) la infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;
- c) la infracción afecta a la seguridad de tal Estado;
- d) la infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado;
- e) cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

Capítulo III—Facultades del comandante de la aeronave

Artículo 5

1. Las disposiciones de este Capítulo no se aplicarán a las infracciones ni a los actos cometidos o a punto de cometerse por una persona a bordo de una aeronave en vuelo en el espacio aéreo del Estado de matrícula o sobre la alta mar u otra zona situada fuera del territorio de un Estado, a no ser que el último punto de despegue o el próximo punto de aterrizaje previsto se hallen en un Estado distinto del de matrícula o si la aeronave vuela posteriormente en el espacio aéreo de un Estado distinto del de matrícula, con dicha persona a bordo.

2. No obstante lo previsto en el Artículo 1, párrafo 3, se considerará, a los fines del presente Capítulo, que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este Capítulo continuarán aplicándose a las

respect to offences and acts committed on board until competent authorities of a State take over the responsibility for the aircraft and for the persons and property on board.

Article 6

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary:

- a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or
- b) to maintain good order and discipline on board; or
- c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.

2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.

Article 7

1. Measures of restraint imposed upon a person in accordance with Article 6 shall not

des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

Article 6

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'Article 1^{er}, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires:

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord;
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

Article 7

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions

infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes en la misma.

Artículo 6

1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma;
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
- c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.

Artículo 7

1. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el

be continued beyond any point at which the aircraft lands unless:

- a) such point is in the territory of a non-Contracting State and its authorities refuse to permit disembarkation of that person or those measures have been imposed in accordance with Article 6, paragraph 1 c) in order to enable his delivery to competent authorities;
- b) the aircraft makes a forced landing and the aircraft commander is unable to deliver that person to competent authorities; or
- c) that person agrees to onward carriage under restraint.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable, and if possible before landing in the territory of a State with a person on board who has been placed under restraint in accordance with the provisions of Article 6, notify the authorities of such State of the fact that a person on board is under restraint and of the reasons for such restraint.

Article 8

1. The aircraft commander may, in so far as it is necessary for the purpose of subparagraph a) or b) of paragraph 1 of Article 6, disembark in the territory of any State in which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed, or is about to commit, on board the aircraft an act contemplated in Article 1, paragraph 1 b).

de l'Article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que:

- a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un Etat non contractant et que les autorités de cet Etat ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'Article 6, paragraphe 1, c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes;
- b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes;
- c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'Article 6, informer les autorités dudit Etat de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 8

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'Article 1^{er}, paragraphe 1, b), il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure, soit nécessaire aux fins visées à Article 6, paragraphe 1, a) ou b).

Artículo 6 no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que:

- a) dicho punto se halle en el territorio de un Estado no Contratante y sus autoridades no permitan desembarcar a tal persona, o las medidas coercitivas se han impuesto de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 6, párrafo 1 c) para permitir su entrega a las autoridades competentes; o
- b) la aeronave haga un aterrizaje forzoso y el comandante de la aeronave no pueda entregar la persona a las autoridades competentes; o
- c) dicha persona acepte continuar el transporte sometida a las medidas coercitivas.

2. Tan pronto como sea factible y, si es posible, antes de aterrizar en el Estado con una persona a bordo, sometida a las medidas coercitivas de acuerdo con el Artículo 6, el comandante de la aeronave notificará a las autoridades de tal Estado el hecho de que una persona se encuentra a bordo sometida a dichas medidas coercitivas y las razones de haberlas adoptado.

Artículo 8

1. El comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesario a los fines previstos en el Artículo 6, párrafo 1 a) o b), desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el Artículo 1, párrafo 1 b).

2. The aircraft commander shall report to the authorities of the State in which he disembarks any person pursuant to this Article, the fact of, and the reasons for, such disembarkation.

Article 9

1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence according to the penal law of the State of registration of the aircraft.

2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor.

3. The aircraft commander shall furnish the authorities to whom any suspected offender is delivered in accordance with the provisions of this Article with evidence and information which, under the law of the State of registration of the aircraft, are lawfully in his possession.

Article 10

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treat-

2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'Etat sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant avec à bord une personne qu'il à l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet Etat ainsi que les raisons qui la motivent.

3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

Article 10

Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être dé-

2. El comandante de la aeronave comunicará a las autoridades del Estado donde desembarque a una persona, de acuerdo con lo previsto en el presente Artículo, el hecho de haber efectuado tal desembarque y las razones de ello.

Artículo 9

1. El comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado Contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave de acuerdo con las leyes penales del Estado de matrícula de la aeronave.

2. El comandante de la aeronave, tan pronto como sea factible, y, si es posible, antes de aterrizar en el territorio de un Estado Contratante con una persona a bordo a la que se proponga entregar de conformidad con el párrafo anterior, notificará a las autoridades de dicho Estado su intención de entregar dicha persona y los motivos que tenga para ello.

3. El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue cualquier presunto delincuente de conformidad con lo previsto en el presente Artículo, las pruebas e informes que, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, se encuentren en su posesión legítima.

Artículo 10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de

ment undergone by the person against whom the actions were taken.

Chapter IV—Unlawful Seizure of Aircraft

Article 11

1. When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.

2. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Chapter V—Powers and Duties of States

Article 12

Any Contracting State shall allow the commander of an aircraft registered in another Contracting State to disembark any person pursuant to Article 8, paragraph 1.

Article 13

1. Any Contracting State shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.

2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act con-

clarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

Titre IV—Capture illicite d'aéronefs

Article 11

1. Lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Titre V—Pouvoirs et obligations des Etats

Article 12

Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1.

Article 13

1. Tout Etat contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1.

2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé

cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

Capítulo IV—Apoderamiento ilícito de una aeronave

Artículo 11

1. Cuando una persona a bordo, mediante violencia o intimidación, cometa cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, o sea inminente la realización de tales actos, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.

2. En los casos previstos en el párrafo anterior, el Estado Contratante en que aterrice la aeronave permitirá que sus pasajeros y tripulantes continúen su viaje lo antes posible y devolverá la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Capítulo V—Facultades y obligaciones de los Estados

Artículo 12

Todo Estado Contratante permitirá al comandante de una aeronave matriculada en otro Estado Contratante que desembarque a cualquier persona conforme a lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo 1.

Artículo 13

1. Todo Estado Contratante aceptará la entrega de cualquier persona que el comandante de la aeronave le entregue en virtud del Artículo 9, párrafo 1.

2. Si un Estado Contratante considera que las circunstancias lo justifican, procederá a la detención o tomará otras medidas para asegurar la presencia de cualquier persona que

templated in Article 11, paragraph 1 and of any person of whom it has taken delivery. 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 reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.

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

4. Any Contracting State, to which a person is delivered pursuant to Article 9, paragraph 1, or in whose territory an aircraft lands following the commission of an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.

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

Article 14

1. When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing

d'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. 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.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, 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. Tout Etat contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

5. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat 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 présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 14

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou

se presume que ha cometido uno de los actos a que se refiere el Artículo 11, párrafo 1, así como de cualquier otra persona que le haya sido entregada. La detención y demás medidas se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea razonablemente necesario a fin de permitir la iniciación de un procedimiento penal o de extradición.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo anterior tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. El Estado Contratante al que sea entregada una persona en virtud del Artículo 9, párrafo 1, o en cuyo territorio aterrice una aeronave después de haberse cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, procederá inmediatamente a una investigación preliminar sobre los hechos.

5. Cuando un Estado, en virtud de este Artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente al Estado de matrícula de la aeronave y al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados tal detención y las circunstancias que la justifican. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 4 del presente Artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone proceder contra dicha persona.

Artículo 14

1. Cuando una persona, desembarcada de conformidad con el Artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarcada después de haber

an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may, if the person in question is not a national or permanent resident of that State, return him to the territory of the State of which he is a national or permanent resident or to the territory of the State in which he began his journey by air.

2. Neither disembarkation, nor delivery, nor the taking of custody or other measures contemplated in Article 13, paragraph 2, nor return of the person concerned, shall be considered as admission to the territory of the Contracting State concerned for the purpose of its law relating to entry or admission of persons and nothing in this Convention shall affect the law of a Contracting State relating to the expulsion of persons from its territory.

Article 15

1. Without prejudice to Article 14, any person who has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and who desires to continue his journey shall be at liberty as soon as practicable to proceed to any destination of his choice unless his presence is required by the law of the State of landing for the purpose of extradition or criminal proceedings.

2. Without prejudice to its law as to entry and admission to, and extradition and expulsion from its territory, a Contracting State in whose terri-

qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'Etat d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit Etat ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la renvoyer vers l'Etat dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'Etat sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'Article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un Etat contractant, au regard des lois de cet Etat relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des Etats contractants relatives au refoulement des personnes.

Article 15

1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'Etat d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout Etat contractant dans le terri-

cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, no pueda o no desee proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje, si refusa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residente permanente o al del Estado donde inició su viaje aéreo.

2. El desembarque, la entrega, la detención o la adopción de las medidas aludidas en el Artículo 13, párrafo 2, o el envío de la persona conforme al párrafo anterior del presente Artículo no se considerarán como admisión en el territorio del Estado Contratante interesado a los efectos de sus leyes relativas a la entrada o admisión de personas y ninguna disposición del presente Convenio afectará a las leyes de un Estado Contratante, que regulen la expulsión de personas de su territorio.

Artículo 15

1. A reserva de lo previsto en el Artículo precedente, cualquier persona desembarcada de conformidad con el Artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, que desee continuar su viaje, podrá hacerlo tan pronto como sea posible hacia el punto de destino que elija, salvo que su presencia sea necesaria de acuerdo con las leyes del Estado de aterrizaje para la instrucción de un procedimiento penal o de extradición.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión y extradición, el Estado Contratante en cuyo territorio sea desem-

tory a person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked and is suspected of having committed an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall accord to such person treatment which is no less favourable for his protection and security than that accorded to nationals of such Contracting State in like circumstances.

Chapter VI—Other Provisions

Article 16

1. Offences committed on aircraft registered in a Contracting State shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the State of registration of the aircraft.

2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

Article 17

In taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft the Contracting States shall pay due regard to the safety and other interests of air navigation and shall so act as to avoid unnecessary delay of the aircraft, passengers, crew or cargo.

Article 18

If Contracting States establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which oper-

toire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.

Titre VI—Autres dispositions

Article 16

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.

Article 17

En prenant des mesures d'enquête ou d'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les Etats contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.

Article 18

Si des Etats contractants constituent pour le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des

barcada una persona, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo 1, o entregada de conformidad con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarque una persona a la que se impute alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, le concederá en orden a su protección y seguridad un trato no menos favorable que el dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias.

Capítulo VI—Otras disposiciones

Artículo 16

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves matriculadas en un Estado Contratante serán consideradas, a los fines de extradición, como si se hubiesen cometido, no sólo en el lugar en el que hayan ocurrido, sino también en el territorio del Estado de matrícula de la aeronave.

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de crear una obligación de conceder la extradición.

Artículo 17

Al llevar a cabo cualquier medida de investigación o arresto o al ejercer de cualquier otro modo jurisdicción en materia de infracciones cometidas a bordo de una aeronave, los Estados Contratantes deberán tener muy en cuenta la seguridad y demás intereses de la navegación aérea, evitando el retardar innecesariamente a la aeronave, los pasajeros, los miembros de la tripulación o la carga.

Artículo 18

Si varios Estados Contratantes constituyen organizaciones de explotación en común u organismos internacionales de

ate aircraft not registered in any one State those States shall, according to the circumstances of the case, designate the State among them which, for the purposes of this Convention, shall be considered as the State of registration and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Chapter VII—Final Clauses

Article 19

Until the date on which this Convention comes into force in accordance with the provisions of Article 21, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

Article 20

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States in accordance with their constitutional procedures.

2. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

1. As soon as twelve of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the twelfth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un Etat déterminé, ces Etats désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme Etat d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui en informera tous les Etats parties à la présente Convention.

Titre VII—Dispositions protocolaires

Article 19

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'Article 21, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

Article 20

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 21

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de douze Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

explotación, que utilicen aeronaves no matriculadas en un Estado determinado, designarán, según las modalidades del caso, cuál de ellos se considerará como Estado de matrícula a los fines del presente Convenio y lo comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional que lo notificará a todos los Estados Partes en el presente Convenio.

Capítulo VII—Disposiciones Finales

Artículo 19

Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el Artículo 21, quedará abierto a la firma de cualquier Estado que, en dicha fecha, sea miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

Artículo 20

1. El presente Convenio se someterá a la ratificación de los Estados signatarios de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

2. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21

1. Tan pronto como doce Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del duodécimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique después de esa fecha, entrará en vigor el nonagésimo día a partir de la fecha de depósito de su instrumento de ratificación.

2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the Secretary-General of the United Nations by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the ninetieth day after the date of such deposit.

Article 23

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the International Civil Aviation Organization.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation.

Article 24

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. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 22

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

2. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et prendra effet le quarante-deuxième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Article 23

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 24

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. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado ante el Secretario General de las Naciones Unidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22

1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito del correspondiente instrumento de adhesión ante la Organización de Aviación Civil Internacional, el cual tendrá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

Artículo 23

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo 24

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no puedan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cualquiera de las partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Except as provided in Article 24 no reservation may be made to this Convention.

Article 26

The International Civil Aviation Organization shall give notice to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

- a) of any signature of this Convention and the date thereof;
- b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;
- c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article 21, paragraph 1;
- d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof; and
- e) of the receipt of any declaration or notification made under Article 24 and the date thereof.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 25

Sauf dans le cas prévu à l'Article 24, il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

Article 26

L'Organisation de l'Aviation civile internationale notifiera à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée:

- a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1^{er} de l'Article 21;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception; et
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'Article 24 et la date de réception.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo anterior. Los demás Estados Contratantes no estarán obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado Contratante que haya formulado la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento notificándolo a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 25

Con excepción de lo dispuesto en el Artículo 24, el presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artículo 26

La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados:

- a) toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma;
- b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo;
- c) la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del Artículo 21;
- d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción; y
- e) toda declaración o notificación formulada en virtud del Artículo 24 y la fecha de su recepción.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

DONE at Tokyo on the fourteenth day of September One Thousand Nine Hundred and Sixty-three in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages.

This Convention shall be deposited with the International Civil Aviation Organization with which, in accordance with Article 19, it shall remain open for signature and the said Organization shall send certified copies thereof to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

FAIT à Tokyo le quatorzième jour du mois de septembre de l'an, mil neuf cent soixante-trois, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.

La présente Convention sera déposée auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale où, conformément aux dispositions de l'Article 19, elle restera ouverte à la signature et cette Organisation transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

HECHO en Tokio el día catorce de septiembre de mil novecientos sesenta y tres, en tres textos auténticos, redactados en los idiomas español, francés e inglés.

El presente Convenio será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma, de conformidad con el Artículo 19, y dicha Organización transmitirá copias legalizadas del mismo a todos los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados.

(Übersetzung)

**ABKOMMEN
ÜBER STRAFBARE UND BESTIMMTE
ANDERE AN BORD VON LUFTFAHR-
ZEUGEN BEGANGENE HANDLUNGEN**

DIE VERTRAGSSTAATEN dieses Abkommens HABEN folgendes VEREINBART:

Kapitel I — Anwendungsbereich des Abkommens

Artikel 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.

Artikel 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 in rassischer oder religiöser Hinsicht beruhen, zu einer Maßnahme ermächtigen oder sie verlangen.

Kapitel II — Gerichtsbarkeit

Artikel 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.

Artikel 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

Artikel 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 Eintragsstaats 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 Außentüren 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.

Artikel 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.

Artikel 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 Nichtvertragsstaates 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.

Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 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

Artikel 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 Luft-

fahrzeug 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

Artikel 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.

Artikel 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 ausüben beabsichtigt.

Artikel 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 Landstaat, 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 Person 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.

Artikel 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 Landstaats 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**Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 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 Eintragungsstaat gilt; sie zeigen dies der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation an, die allen Vertragsstaaten dieses Abkommens davon Kenntnis gibt.

Kapitel VII — Schlußbestimmungen**Artikel 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.

Artikel 20

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten gemäß ihren verfassungsrechtlichen Bestimmungen.

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

Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 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.

Artikel 25

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

Artikel 26

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation notifiziert allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer 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, hiezu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Tokio am vierzehnten September neunzehnhundertdreißig 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 einer der Sonderorganisationen beglaubigte Abschriften.

Die vom Bundespräsidenten unterzeichnete und vom Bundeskanzler gegengezeichnete Beitrittsurkunde wurde am 7. Feber 1974 bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt; das Abkommen tritt somit gemäß seinem Art. 22 Abs. 2 am 8. Mai 1974 für Österreich in Kraft.

Derzeit gehören dem Abkommen folgende Staaten an: Argentinien, Australien, Barbados, Belgien, Brasilien, Bundesrepublik Deutschland, Burundi, Chile, Costa Rica, Dänemark, Dominikanische Republik, Ecuador, Elfenbeinküste, Fidschi, Finnland, Frankreich, Gabon, Ghana, Griechenland, Guatemala, Island, Israel, Italien, Japan, Jordanien, Jugoslawien, Kanada, Kenia, Kolumbien, Korea, Laos, Lesotho, Libyen, Luxemburg, Madagaskar, Malawi, Mali, Mexiko, Nicaragua, Niederlande, Niger, Nigeria, Norwegen, Obervolta, Pakistan, Panama, Paraguay, Philippinen, Polen, Portugal, Rwanda, Sambia, Saudi Arabien, Schweden, Schweiz, Senegal, Sierra Leone, Singapur, Spanien, Südafrika, Taiwan, Thailand, Togo, Trinidad und Tobago, Tschad, Ungarn, Vereinigtes Königreich, Vereinigte Staaten von Amerika, Zypern.

Nachstehende Staaten haben anlässlich der Hinterlegung ihrer Ratifikations- oder Beitrittsurkunde folgende Vorbehalte erklärt oder Erklärungen abgegeben:

Guatemala, Philippinen, Südafrika und Ungarn haben erklärt, sich durch Art. 24 Abs. 1 des Abkommens als nicht gebunden zu betrachten.

Die Niederlande haben erklärt, daß das Abkommen für Surinam und die Niederländischen Antillen 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft treten soll, an dem die niederländische Regierung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt hat, daß Surinam und die Niederländischen Antillen die zur Durchführung des Abkommens erforderlichen Maßnahmen getroffen haben.

Das Vereinigte Königreich hat erklärt, daß das Abkommen für Süd-Rhodesien erst in Kraft treten soll, wenn die Regierung des Vereinigten Königreichs die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon in Kenntnis gesetzt hat, daß sie in der Lage ist, die ihr durch das Abkommen auferlegten Verpflichtungen in bezug auf dieses Gebiet voll zu erfüllen.

Kreisky

248.

Der Nationalrat hat beschlossen:

Der Abschluß des nachstehenden Staatsvertrages wird genehmigt.

CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF CIVIL AVIATION	CONVENTION POUR LA REPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRI- GES CONTRE LA SE- CURITE DE L'AVIATION CIVILE	(Übersetzung) ÜBEREINKOMMEN ZUR BEKÄMPFUNG WIDERRECHTLICHER HANDLUNGEN GEGEN DIE SICHERHEIT DER ZIVILLUFTFAHRT
THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION	LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,	DIE VERTRAGSSTAATEN DIESES ÜBEREINKOMMENS,
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;	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,	IN DER ERWAGUNG, daß widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt 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,
CONSIDERING that the occurrence of such acts is a mat- ter of grave concern;	CONSIDERANT que de tels actes les préoccupent gravement,	IN DER ERWAGUNG, daß solche Handlungen Anlaß zu ernster Besorgnis geben,
CONSIDERING that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to pro- vide appropriate measures for punishment of offenders;	CONSIDERANT que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la puni- tion de leurs auteurs,	IN DER ERWAGUNG, daß es zur Abschreckung von sol- chen Handlungen dringend not- wendig ist, geeignete Maßnah- men zur Bestrafung der Täter vorzusehen,
HAVE AGREED AS FOL- LOWS:	SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:	HABEN FOLGENDES VER- EINBART:
ARTICLE 1	ARTICLE 1 ^{er}	ARTIKEL 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	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,	(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-

- | | | |
|--|--|--|
| <p>endanger the safety of that aircraft; or</p> <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>si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef;</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, 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>übt, wenn diese Handlung geeignet ist, die Sicherheit dieses Luftfahrzeugs zu gefährden; oder</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) wesentlich 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 mo-

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

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

ment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board;

- (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

jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord;

- 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

dem Augenblick, in dem eine dieser Türen zum Aussteigen geöffnet wird; im Fall einer Notlandung 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 Eintragungsstaats dieses Luftfahrzeugs gelegen ist oder
- b) die strafbare Handlung im Hoheitsgebiet eines ande-

State other than the State of registration of the aircraft.	autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.	ren Staates als des Eintragungsstaats des Luftfahrzeugs begangen wird.
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.	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.	(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. 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.	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.	(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 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.	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.	(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. 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.	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} .	(6) Die Absätze 2, 3, 4 und 5 dieses Artikels finden auch in den Fällen des Artikels 1 Absatz 2 Anwendung.
ARTICLE 5	ARTICLE 5	ARTIKEL 5
1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences in the following cases:	1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants:	(1) Jeder Vertragsstaat trifft die notwendigen Maßnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die strafbaren Handlungen in folgenden Fällen zu begründen,
(a) when the offence is committed in the territory of that State;	a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet Etat;	a) wenn die strafbare Handlung im Hoheitsgebiet dieses Staates begangen wird;
(b) when the offence is committed against or on board an aircraft registered in that State;	b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;	b) wenn die strafbare Handlung gegen ein in diesem Staat eingetragenes Luftfahrzeug oder an Bord desselben begangen wird;

(c) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;

(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.

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.

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

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.

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;

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.

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 les dites 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.

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

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.

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 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.

(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. 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-

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 Auslieferungersuchen 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 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 shall, in accordance with its national law, furnish any relevant information in its posses-

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 conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa pos-

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 begangen werden wird, übermittelt in Übereinstimmung mit seinem nationalen Recht alle in

sion 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 Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

session 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. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

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. 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 accordance with paragraph 3 of this Article, or thirty days following the date of deposit of their instruments of ratification or accession, whichever is later.

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 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.

(3) Ein Vertragsstaat, der einen Vorbehalt nach Absatz 2 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch eine an die Depositarreregierungen 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 Depositarreregierungen 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. 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.

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

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

ARTICLE 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.

(5) Die Depositarregierungen unterrichten unverzüglich alle Unterzeichnerstaaten und beitreten 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 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 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.

Die vom Bundespräsidenten unterzeichneten und vom Bundeskanzler gegengezeichneten Ratifikationsurkunden wurden am 11. Feber 1974 hinterlegt; das Übereinkommen ist gemäß seinem Artikel 15 Absatz 4 für Österreich am 13. März 1974 in Kraft getreten.

Nach den bis 12. Feber 1974 eingelangten Mitteilungen der Regierungen der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland sowie der Vereinigten Staaten von Amerika gehören dem Übereinkommen folgende weitere Staaten an:

Argentinien, Australien, Brasilien, Bulgarien, Costa Rica, Dänemark (ausschließlich Färöer und Grönland), Deutsche Demokratische Republik, Dominikanische Republik, Elfenbeinküste, Fidschi, Finnland, Ghana, Guayana, Iran, Island, Israel, Italien, Jordanien, Jugoslawien, Kamerun, Kanada, Korea, Malawi, Mali, Mongolei, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande (einschließlich Surinam und Niederländische Antillen), Niger, Nigeria, Norwegen, Pakistan, Panama, Philippinen, Portugal, Schweden, Sowjetunion, Spanien, Südafrika, Taiwan, Trinidad und Tobago, Tschad, Tschechoslowakei, Ukraine, Ungarn, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland (einschließlich der Gebiete unter seiner territorialen Souveränität sowie der Salomon-Inseln), Vereinigte Staaten von Amerika, Weißrußland, Zypern.

Brasilien, Bulgarien, Malawi, die Mongolei, die Sowjetunion, Südafrika, die Tschechoslowakei, die Ukraine, Ungarn und Weißrußland haben einen Vorbehalt zu Artikel 14 Absatz 1 des Übereinkommens erklärt.

Die Niederlande haben erklärt, daß das Übereinkommen für die Niederländischen Antillen erst am dreißigsten Tag nach dem Zeitpunkt in Kraft treten kann, zu dem sie den Depositarreregierungen notifiziert haben, daß in den Niederländischen Antillen die für die Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens erforderlichen Maßnahmen getroffen worden sind.

Kreisky

249.

Der Nationalrat hat beschlossen:

Der Abschluß des nachstehenden Staatsvertrages wird genehmigt.

(Übersetzung)		
CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UN- LAWFUL SEIZURE OF AIRCRAFT	CONVENTION POUR LA REPRESSION DE LA CAP- TURE ILLICITE D'AERO- NEFS	ÜBEREINKOMMEN ZUR BEKÄMPFUNG DER WIDERRECHTLICHEN INBESITZNAHME VON LUFTFAHRZEUGEN
PREAMBLE	PREAMBULE	PRÄAMBEL
THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION	LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,	DIE VERTRAGSSTAATEN DIESES ÜBEREINKOMMENS,
CONSIDERING that unlaw- ful acts of seizure or exercise of control of aircraft in flight jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation;	CONSIDERANT que les ac- tes illicites de capture ou d'exer- cice du contrôle d'aéronefs en vol compromettent la sécurité des personnes et des biens, gê- nent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'avi- ation civile,	IN DER ERWÄGUNG, daß widerrechtliche Handlungen der Inbesitznahme eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs oder der Ausübung der Herrschaft darüber die Sicherheit von Per- sonen und Sachen gefährden, den Betrieb von Luftverkehrsdien- sten ernstlich beeinträchtigen und das Vertrauen der Völker der Welt in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,
CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern;	CONSIDERANT que de tels actes les préoccupent grave- ment,	IN DER ERWÄGUNG, daß solche Handlungen Anlaß zu ernster Besorgnis geben,
CONSIDERING that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to pro- vide appropriate measures for punishment of offenders;	CONSIDERANT que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la puni- tion de leurs auteurs,	IN DER ERWÄGUNG, daß es zur Abschreckung von sol- chen Handlungen dringend not- wendig ist, geeignete Maßnah- men zur Bestrafung der Täter vorzusehen,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Any person who on board an aircraft in flight:

(a) unlawfully, by force or threat thereof, or by any other form of intimidation, seizes, or exercises control of, that aircraft, or attempts to perform any such act, or

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

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

Article 2

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

Article 3

1. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.

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

3. This Convention shall apply only if the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft;

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article 1er

Commet une infraction pénale (ci-après dénommée « l'infraction ») toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol,

a) illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou

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

Article 2

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

Article 3

1. Aux fins de la présente convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

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

3. La présente convention ne s'applique que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef,

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Jede Person, die an Bord eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs

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

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

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

Artikel 2

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

Artikel 3

1. Im Sinne dieses Übereinkommens gilt ein Luftfahrzeug als im Flug befindlich von dem Augenblick an, in dem alle Außentüren nach dem Einsteigen geschlossen worden sind, bis zu dem Augenblick, in dem eine dieser Türen zum Aussteigen geöffnet wird. Im Fall einer Notlandung gilt der Flug als fortdauernd, bis die zuständigen Behörden die Verantwortung für das Luftfahrzeug und für die Personen und Sachen an Bord übernehmen.

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

3. Dieses Übereinkommen findet nur Anwendung, wenn der Abflugort oder der tatsächliche Landeort des Luftfahrzeugs, an Bord dessen die strafbare Handlung begangen wird, außerhalb des Hoheitsgebietes

it shall be immaterial whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight.

4. In the cases mentioned in Article 5, this Convention shall not apply if the place of take-off and the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in that Article.

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

Article 4

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

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

qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur.

4. Dans les cas prévus à l'article 5, la présente convention ne s'applique pas si le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise sont situés sur le territoire d'un seul des Etats mentionnés audit article.

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

Article 4

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

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

des Eintragsstaats dieses Luftfahrzeugs gelegen ist, gleichviel ob es sich um ein Luftfahrzeug auf einem internationalen Flug oder auf einem Inlandflug handelt.

4. In den in Artikel 5 genannten Fällen findet dieses Übereinkommen keine Anwendung, wenn der Abflugort und der tatsächliche Landeort des Luftfahrzeugs, an Bord dessen die strafbare Handlung begangen wird, im Hoheitsgebiet desselben Staates gelegen sind und wenn dieser Staat einer der in jenem Artikel erwähnten Staaten ist.

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

Artikel 4

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

- a) wenn die strafbare Handlung an Bord eines in diesem Staat eingetragenen Luftfahrzeugs begangen wird;
- b) wenn das Luftfahrzeug, an Bord dessen die strafbare Handlung begangen wird, mit dem noch an Bord befindlichen Verdächtigen in seinem Hoheitsgebiet landet;
- c) wenn die strafbare Handlung an Bord eines Luftfahrzeugs begangen wird, das ohne Besatzung an eine Person vermietet wurde, die ihre Haupt-

<p>place of business, his permanent residence, in that State.</p>	<p>résidence permanente dans ledit Etat.</p>	<p>betriebsleitung oder, wenn eine solche nicht besteht, ihren ständigen Aufenthalt in diesem Staat hat.</p>
<p>2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence 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 de l'infraction dans le cas où l'auteur présumé de celle-ci se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1er du présent article.</p>	<p>2. Ebenso trifft jeder Vertragsstaat die notwendigen Maßnahmen, um seine Gerichtsbarkeit über die strafbare Handlung 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>
<p style="text-align: center;">Article 5</p>	<p style="text-align: center;">Article 5</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 5</p>
<p>The Contracting States which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.</p>	<p>Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente convention.</p>	<p>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 Eintragungsstaats im Sinne dieses Übereinkommens haben soll; sie zeigen dies der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation an, die allen Vertragsstaaten dieses Übereinkommens davon Kenntnis gibt.</p>
<p style="text-align: center;">Article 6</p>	<p style="text-align: center;">Article 6</p>	<p style="text-align: center;">Artikel 6</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>1. Hält ein Vertragsstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Täter oder der Verdächtige befindet, es in Anbetracht der Umstände für gerechtfertigt, so nimmt er ihn in Haft oder trifft andere Maßnahmen, um seine Anwesenheit sicherzustellen. Die Haft und die anderen Maßnahmen müssen mit dem Recht dieses Staates übereinstimmen; sie dürfen nur so lange aufrechterhalten werden, wie es notwendig ist, um die Einleitung eines Strafverfahrens oder Auslieferungsverfahrens zu ermöglichen.</p>

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 State of registration of the aircraft, the State mentioned in Article 4, paragraph 1(c), the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested States of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 7

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

Article 8

1. The offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States under-

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

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1er du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat mentionné à l'article 4, paragraphe 1er, alinéa c, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 7

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

Article 8

1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats 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 dem Eintragsstaat des Luftfahrzeugs, dem in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c genannten Staat, dem Staat, dessen Staatsangehörigkeit die in Haft genommene Person besitzt, sowie, wenn er es für angebracht hält, jedem anderen interessierten Staat die Tatsache, daß diese Person in Haft ist, und die Umstände an, welche die Haft rechtfertigen. Der Staat, der die vorläufige Untersuchung nach Absatz 2 durchführt, unterrichtet die genannten Staaten unverzüglich über das Ergebnis der Untersuchung und teilt ihnen mit, ob er seine Gerichtsbarkeit auszuüben beabsichtigt.

Artikel 7

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

Artikel 8

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

take to include the offence as an extraditable offence 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 offence. 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 offence as an extraditable offence between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.

4. The offence shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 4, paragraph 1.

Article 9

1. When any of the acts mentioned in Article 1 (a) has occurred or is about to occur, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.

2. In the cases contemplated by the preceding paragraph, any Contracting State in which the aircraft or its passengers or crew

tants s'engagent à comprendre l'infraction 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 l'infraction. 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 l'infraction comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1.

Article 9

1. Lorsque l'un des actes prévus à l'article 1er, alinéa a, est accompli ou sur le point d'être accompli, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les pas-

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

2. Erhält ein Vertragsstaat, der die Auslieferung vom Bestehen eines Vertrags abhängig macht, ein Auslieferungsersuchen von einem anderen Vertragsstaat, mit dem er keinen Auslieferungsvertrag hat, so steht es ihm frei, dieses Übereinkommen als Rechtsgrundlage für die Auslieferung in bezug auf die strafbare Handlung anzusehen. Die Auslieferung unterliegt im übrigen den im Recht des ersuchten Staates vorgesehenen Bedingungen.

3. Vertragsstaaten, welche die Auslieferung nicht vom Bestehen eines Vertrags abhängig machen, erkennen unter sich die strafbare Handlung als eine der Auslieferung unterliegende strafbare Handlung vorbehaltlich der im Recht des ersuchten Staates vorgesehenen Bedingungen an.

4. Die strafbare Handlung wird für die Zwecke der Auslieferung zwischen Vertragsstaaten so behandelt, als sei sie nicht nur an dem Ort, an dem sie sich ereignet hat, sondern auch in den Hoheitsgebieten der Staaten begangen worden, die verpflichtet sind, ihre Gerichtsbarkeit nach Artikel 4 Absatz 1 zu begründen.

Artikel 9

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

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

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

Article 10

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

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

Article 11

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

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

Article 12

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to

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

Article 10

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

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

Article 11

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

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

Article 12

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'en-

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

Artikel 10

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

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

Artikel 11

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

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

Artikel 12

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

arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the Depositary Governments.

Article 13

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

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

tre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

Article 13

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

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

Staaten einem Schiedsverfahren unterworfen. Können sich die Parteien binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem das Schiedsverfahren verlangt worden ist, über seine Ausgestaltung nicht einigen, so kann jede dieser Parteien die Streitigkeit dem Internationalen Gerichtshof unterbreiten, indem sie einen seiner Satzung entsprechenden Antrag stellt.

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

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

Artikel 13

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

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

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

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

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

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

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

Article 14

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

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries

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

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

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

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

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

Article 14

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

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

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaries soussignés, dûment

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 Haager Konferenz teilgenommen haben, in Kraft.

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

5. Die 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 Satzung der Vereinten Nationen und gemäß Artikel 83 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicago, 1944) registrieren.

Artikel 14

1. Jeder Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen durch eine an die 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

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

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

autorisés, ont signé la présente convention.

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

von ihren Regierungen gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.

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

Die vom Bundespräsidenten unterzeichneten und vom Bundeskanzler gegengezeichneten Ratifikationsurkunden wurden am 11. Feber 1974 bei den Regierungen der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, des Vereinigten Königreiches von Großbritannien und Nordirland und der Vereinigten Staaten von Amerika hinterlegt; das Übereinkommen ist gemäß seinem Artikel 13 Absatz 4 am 13. März 1974 für Österreich in Kraft getreten.

Derzeit gehören dem Übereinkommen folgende Staaten an:

Argentinien, Australien, Barbados, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Costa Rica, Dahomey, Dänemark (ausgenommen Färöer-Inseln und Grönland), Deutsche Demokratische Republik, Ecuador, Elfenbeinküste, El Salvador, Fidschi, Finnland, Frankreich, Gabon, Ghana, Griechenland, Guayana, Irak, Iran, Island, Israel, Italien, Japan, Jordanien, Jugoslawien, Kanada, Kolumbien, Korea, Libanon, Malawi, Mali, Mexiko, Mongolei, Neuseeland, Nicaragua, Niederlande (einschließlich Surinam, Niederländische Antillen), Niger, Nigeria, Norwegen, Pakistan, Panama, Paraguay, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Sowjetunion, Spanien, Südafrika, Taiwan, Trinidad und Tobago, Tschad, Tschechoslowakei, Türkei, Uganda, Ukraine, Ungarn, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland (einschließlich der unter der Oberhoheit des Vereinigten Königreiches stehenden Gebiete sowie des Britischen Protektorats der Salomon-Inseln), Vereinigte Staaten von Amerika, Weißrußland, Zypern.

Nachstehende Staaten haben anlässlich der Hinterlegung ihrer Ratifikations- oder Beitrittsurkunden folgende Vorbehalte erklärt oder Erklärungen abgegeben:

Brasilien, Bulgarien, Ecuador, Malawi, Mongolei, Polen, Rumänien, Sowjetunion, Südafrika, Tschechoslowakei, Ukraine, Ungarn und Weißrußland haben erklärt, daß sie sich durch Artikel 12 Absatz 1 als nicht gebunden betrachten.

Argentinien:

Die Geltung dieses Übereinkommens für Gebiete, deren Oberhoheit zwischen zwei oder mehr Staaten strittig ist, ob diese nun Vertragsstaaten des Übereinkommens sind oder nicht, ist nicht als Änderung der von jedem dieser Staaten bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt eingenommenen Haltung oder als Verzicht auf diese oder als Abweichung von dieser auszulegen.

Häuser