

WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@icao.int

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/32-NE/24
07/04/14

**TRIGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/32)**

(La Habana, Cuba, del 8 al 10 de abril de 2014)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Otros Asuntos

**Cuestión 6.1 del
Orden del Día:**

**Informe sobre la “Conferencia Diplomática sobre la modificación del
Convenio de Tokio”**

(Nota de estudio presentada por Argentina - Ponente Grupo *ad hoc*)

Antecedentes

1. Entre los días 26 y 4 de Abril se llevó a cabo en la sede central de la OACI, en Montreal, la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico (Conferencia Diplomática) para la modernización del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Convenio de Tokio de 1963).

Objetivo

2. El objetivo de la reunión, tal como el nombre en su convocatoria lo indica, lo constituyó la adopción de un texto de enmienda al Convenio de Tokio, a partir del Protocolo elaborado y aprobado previamente por el Comité Jurídico de la OACI, y del cual se informó previamente a través de una Nota de Estudio presentada por la República Argentina en la LXXXV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.

Conferencia

3. Participaron 86 Estados y nueve organizaciones observadoras.
4. Fue elegida Presidenta de la Conferencia la Directora de Asuntos Jurídicos de la Autoridad de Aviación Civil de Singapur, Dra. Siew Huay Tan.
5. Como vicepresidentes, resultaron electos, en este orden:
 1. El Representante de la República de Sudáfrica en el Consejo, Sr. Levers Mabaso.
 2. El Associate Chief Counsel de la FAA, Sr. Michael Jennison.
 3. El Representante de la República Argentina en el Consejo de la OACI, Dr. Norberto E. Luongo.
 4. La Representante de la República de Polonia en el Consejo, Dra. Malgorzata Polkowska.
 5. Su Alteza, el Príncipe Turki Bin Faisal Al Saud, de Arabia Saudita.
6. Para la mejor organización de las tareas, se crearon los siguientes comités y grupos de trabajo:
 - a) Comité de Credenciales.
 - b) Comité de Redacción.
 - c) Comité de Considerandos y Cláusulas Finales.
 - d) Grupo Especial sobre Oficiales de Seguridad a Bordo.
 - e) Grupo sobre Jurisdicción.
 - f) Grupo sobre Resoluciones.
7. El trabajo de la Conferencia resultó exitoso, por cuanto se adoptaron dos textos.
 - a) El Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, que se acompaña como adjunto a esta Nota.
 - b) Una Resolución que insta a la actualización de la Circular 288 de la OACI (texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores), para que luego sea distribuida a los Estados y se insta a éstos a incorporarla a su legislación nacional.
8. En el acto de clausura de la Conferencia, todos los Estados presentes firmaron el Acta correspondiente, y 24 Estados suscribieron además el texto del Protocolo mencionado.
9. Como se recordará, en la LXXXV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC se aprobó la propuesta de creación de un Grupo ad Hoc de estudio para preparar posiciones dentro de la región latinoamericana con anticipación a la realización de la Conferencia.
10. Fue designada ponente de dicho grupo la República Argentina, quien había presentado la iniciativa, y numerosos estados latinoamericanos designaron expertos jurídicos para participar en el mismo.
11. Ante la proximidad de la realización de la Conferencia, el grupo trabajó por vía de correo electrónico, y el interés y aporte de los expertos resultó muy valioso.

12. En oportunidad de realización de la Conferencia, se realizaron en simultáneo reuniones diarias de coordinación, a cargo del Representante de la República Argentina en el Consejo de la OACI, Dr. Norberto E. Luongo.

13. La participación en las mismas de los Estados de la CLAC fue muy importante, tanto en número de estados y de delegados, como de aporte y discusión de ideas. Los análisis llevados a cabo en dicha reuniones, así como los nutridos intercambios de opiniones fueron la base fundamental para desarrollar luego muchas intervenciones y posicionamientos de los Estados de la región en el Plenario de la Conferencia.

14. El texto sobre el “Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves” se acompaña como **Adjunto**.

Medida propuestas al Grupo de Expertos

15. Se invita al GEPEJTA a tomar nota de la información presentada, intercambiar puntos de vista y revisar la Nota de estudio y su adjunto.



CONFERENCIA INTERNACIONAL DE DERECHO AERONÁUTICO

(Montreal, 26 de marzo - 4 de abril de 2014)

PROTOCOLO

**QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES
Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES**

**PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE
LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS
COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES**

LOS ESTADOS CONTRATANTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

TOMANDO NOTA de que los Estados han expresado su preocupación por la intensificación de la gravedad y frecuencia de comportamientos insubordinados a bordo de aeronaves que pueden poner en peligro la seguridad de las aeronaves o de las personas o bienes en las mismas o que ponen en peligro el buen orden y la disciplina a bordo;

RECONOCIENDO el deseo de muchos Estados de ayudarse mutuamente para refrenar el comportamiento insubordinado y restablecer el buen orden y disciplina a bordo de la aeronave; y

CONVENCIDOS de que a fin de abordar estas preocupaciones, es necesario adoptar disposiciones para modificar las del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963;

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

Artículo I

El presente Protocolo enmienda el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (en adelante, “el Convenio”).

Artículo II

1. Sustitúyase el párrafo 3 del Artículo 1 del Convenio por lo siguiente:

“3. Para los fines del presente Convenio:

a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo; y

b) cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, la expresión “Estado de matrícula” como se emplea en los Artículos 4, 5 y 13 del Convenio se considerará que es el Estado del explotador”.

Artículo III

Sustitúyase el Artículo 2 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 2

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave o 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 por cualquier motivo, tal como raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o género”.

Artículo IV

Sustitúyase el Artículo 3 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 3

“1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo.

1 *bis*. Un Estado también es competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo:

- a) en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción o el acto aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y
- b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción o el acto es cometido a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado.

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

2 *bis*. Cada Estado contratante también deberá tomar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre las infracciones cometidas a bordo de una aeronave en los casos siguientes:

- a) en calidad de Estado de aterrizaje, si:
 - i) la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción tiene su último punto de salida o próximo punto de aterrizaje previsto dentro de su territorio y posteriormente aterriza en su territorio con el presunto infractor a bordo;
 - ii) se pone en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo o el buen orden y la disciplina a bordo;
- b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción es cometida a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado.

2 *ter*. Al ejercer su jurisdicción en calidad de Estado de aterrizaje, los Estados deberán considerar si la infracción o el acto en cuestión constituye una infracción en el Estado del explotador.

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

Artículo V

Añádase como Artículo 3 *bis* del Convenio lo siguiente:

“Artículo 3 *bis*

Si un Estado contratante, ejerciendo su jurisdicción en virtud del Artículo 3, ha sido notificado o ha sabido de otro modo que uno o más Estados contratantes están llevando a cabo una investigación, enjuiciamiento o procedimiento judicial con respecto a las mismas infracciones o actos, deberá consultar, según corresponda, con los otros Estados contratantes a fin de coordinar sus acciones. Las obligaciones de este Artículo son sin perjuicio de las obligaciones de los Estados contratantes en virtud del Artículo 13”.

Artículo VI

Suprímase el párrafo 2 del Artículo 5 del Convenio.

Artículo VII

Sustitúyase el Artículo 6 del Convenio por lo siguiente:

“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, o de las personas o bienes en la misma; o
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o
- 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 oficiales de seguridad de a bordo o de 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, o de las personas o los bienes en la misma.

3. Un oficial de seguridad de a bordo que va en una aeronave conforme a un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral entre los Estados contratantes pertinentes podrá tomar 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 o de las personas en la misma de un acto de interferencia ilícita y, si el acuerdo o arreglo lo permite, de la comisión de infracciones graves.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se entenderá en el sentido de obligar a un Estado contratante a establecer un programa de oficiales de seguridad de a bordo o concertar un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral que autorice a oficiales de seguridad de a bordo extranjeros a actuar en su territorio”.

Artículo VIII

Sustitúyase el Artículo 9 del Convenio por lo siguiente:

“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.

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 a dicha persona y los motivos que tenga para ello.

3. El comandante de la aeronave suministrará a las autoridades a las que entregue a cualquier presunto infractor de conformidad con lo previsto en este Artículo las pruebas e informes que se encuentren en su posesión legítima”.

Artículo IX

Sustitúyase el Artículo 10 del Convenio por lo siguiente:

“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, cualquier oficial de seguridad de a bordo, el propietario, el explotador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas”.

Artículo X

Añádase como Artículo 15 *bis* del Convenio lo siguiente:

Artículo 15 *bis*

1. Se alienta a cada Estado contratante a tomar las medidas que sean necesarias para iniciar procedimientos penales, administrativos o cualquier otro tipo de procedimiento judicial contra toda persona que a bordo de una aeronave cometa una infracción u acto referido en el Artículo 1, párrafo 1, en particular:

- a) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación; o
- b) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma.

2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará al derecho de cada Estado contratante de introducir o mantener en su legislación nacional medidas apropiadas para sancionar actos insubordinados o perturbadores cometidos a bordo.

Artículo XI

Sustitúyase el párrafo 1 del Artículo 16 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 16

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves serán consideradas, a los fines de extradición entre los Estados contratantes, como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en que hayan ocurrido sino también en los territorios de los Estados contratantes que deben establecer su jurisdicción de conformidad con los párrafos 2 y 2 *bis* del Artículo 3”.

Artículo XII

Sustitúyase el Artículo 17 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 17

1. 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.

2. Cada Estado contratante, al actuar en cumplimiento de sus obligaciones en virtud del presente Convenio o en ejercicio de una facultad discrecional que el mismo permita, actuará de conformidad con las obligaciones y responsabilidades de los Estados en el derecho internacional. A este respecto, cada Estado contratante tendrá en cuenta los principios de debido proceso y trato equitativo”.

Artículo XIII

Añádase como Artículo 18 *bis* del Convenio lo siguiente:

“Artículo 18 bis

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio obstará al derecho que pudiera existir, de conformidad con el derecho interno, de perseguir el cobro de indemnización por daños y perjuicios de la persona que haya sido entregada o desembarcada conforme a lo previsto en el Artículo 8 o 9, respectivamente”.

Artículo XIV

Los textos del Convenio en los idiomas árabe, chino y ruso anexados al presente Protocolo constituirán, junto con los textos del Convenio en español, francés e inglés, textos igualmente auténticos en los seis idiomas.

Artículo XV

Entre los Estados contratantes en el presente Protocolo, el Convenio y el presente Protocolo se leerán e interpretarán juntamente como un instrumento único y se denominarán Convenio de Tokio modificado por el Protocolo de Montreal de 2014.

Artículo XVI

El presente Protocolo estará abierto el 4 de abril de 2014 en Montreal para la firma de los Estados que participaron en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada en Montreal del 26 de marzo al 4 de abril de 2014. Con posterioridad al 4 de abril de 2014, el presente Protocolo quedará abierto para la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el Artículo XVIII.

Artículo XVII

1. El presente Protocolo se someterá a la ratificación, aceptación o aprobación de los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación se depositarán ante el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que por el presente se designa Depositario.
2. Todo Estado que no ratifique, acepte o apruebe el presente Protocolo de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1 de este Artículo podrá adherirse al mismo en cualquier oportunidad. El instrumento de adhesión se depositará ante el Depositario.
3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Estado contratante en el Convenio tendrá el efecto de ratificar, aceptar, aprobar o adherirse al Convenio de Tokio modificado por el Protocolo de Montreal de 2014.

Artículo XVIII

1. El presente Protocolo entrará en vigor el primer día del segundo mes a partir de la fecha del depósito del vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Depositario.

2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran al presente Protocolo con posterioridad al depósito del vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el mismo entrará en vigor el primer día del segundo mes a partir de la fecha en que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

3. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, el Depositario lo registrará ante las Naciones Unidas.

Artículo XIX

1. Un Estado contratante podrá denunciar el presente Protocolo notificándolo por escrito al Depositario.

2. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Depositario reciba la notificación.

Artículo XX

El Depositario notificará sin demora a todos los Estados contratantes y signatarios en el presente Protocolo la fecha de cada firma, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo y toda otra información pertinente.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en Montreal el día cuatro de abril del año dos mil catorce en textos auténticos redactados en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso y cuya autenticidad quedará confirmada con la verificación que hará la Secretaría de la Conferencia bajo la autoridad de la Presidenta de la Conferencia, dentro de los noventa días de la fecha, de la conformidad de los textos entre sí. El presente Protocolo será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional y el Depositario enviará copias certificadas del mismo a todos los Estados contratantes en el presente Protocolo.

— FIN —



INTERNATIONAL CONFERENCE ON AIR LAW

(Montréal, 26 March to 4 April 2014)

PROTOCOL

**TO AMEND THE CONVENTION ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS
COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT**

**PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION ON OFFENCES AND
CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT**

THE CONTRACTING STATES TO THIS PROTOCOL,

NOTING that States have expressed their concern about the escalation of the severity and frequency of unruly behaviour on board aircraft that may jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or jeopardize good order and discipline on board;

RECOGNIZING the desire of many States to assist each other in curbing unruly behaviour and restoring good order and discipline on board aircraft; and

BELIEVING that in order to address these concerns, it is necessary to adopt provisions to amend those of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* signed at Tokyo on 14 September 1963;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

This Protocol amends the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, signed at Tokyo on 14 September 1963 (hereinafter referred to as “the Convention”).

Article II

1. Article 1, paragraph 3, of the Convention shall be replaced by the following:

“3. For the purposes of this Convention:

- a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board; and
- b) when the State of the operator is not the same as the State of registration, the term “the State of registration”, as used in Articles 4, 5 and 13 of the Convention shall be deemed to be the State of the operator.”

Article III

Article 2 of the Convention shall be replaced by the following:

“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 discrimination on any ground such as race, religion, nationality, ethnic origin, political opinion or gender.”

Article IV

Article 3 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 3

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

1 *bis*. A State is also competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board:

- a) as the State of landing, when the aircraft on board which the offence or act is committed lands in its territory with the alleged offender still on board; and
- b) as the State of the operator, when the offence or act is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.

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

2 *bis* Each Contracting State shall also take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over offences committed on board aircraft in the following cases:

- a) as the State of landing, when:
 - (i) the aircraft on board which the offence is committed has its last point of departure or next point of intended landing within its territory, and the aircraft subsequently lands in its territory with the alleged offender still on board; and
 - (ii) the safety of the aircraft or of persons or property therein, or good order and discipline on board, is jeopardised;
- b) as the State of the Operator, when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.

2 *ter* In exercising its jurisdiction as State of landing, a State shall consider whether the offence or act in question is an offence in the State of the operator.

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

Article V

The following shall be added as Article 3 *bis* of the Convention:

“Article 3 bis

If a Contracting State, exercising its jurisdiction under Article 3, has been notified or has otherwise learned that one or more other Contracting States are conducting an investigation, prosecution or judicial proceeding in respect of the same offences or acts, that Contracting State shall, as appropriate, consult those other Contracting States with a view to coordinating their actions. The obligations in this Article are without prejudice to the obligations of a Contracting State under Article 13.”

Article VI

Article 5, paragraph 2, of the Convention shall be deleted.

Article VII

Article 6 of the Convention shall be replaced by the following:

“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 in-flight security officers or 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.

3. An in-flight security officer deployed pursuant to a bilateral or multilateral agreement or arrangement between the relevant Contracting States may 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 persons therein from an act of unlawful interference, and, if the agreement or arrangement so allows, from the commission of serious offences.

4. Nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation for a Contracting State to establish an in-flight security officer programme or to agree to a bilateral or multilateral agreement or arrangement authorizing foreign in-flight security officers to operate in its territory.”

Article VIII

Article 9 of the Convention shall be replaced by the following:

“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.
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 are lawfully in his possession.”

Article IX

Article 10 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 10

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, any in-flight security officer, 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 treatment undergone by the person against whom the actions were taken.”

Article X

The following shall be added as Article 15 *bis* of the Convention:

“Article 15 *bis*

1. Each Contracting State is encouraged to take such measures as may be necessary to initiate appropriate criminal, administrative or any other forms of legal proceedings against any person who commits on board an aircraft an offence or act referred to in Article 1, paragraph 1, in particular:
 - a) physical assault or a threat to commit such assault against a crew member; or
 - b) refusal to follow a lawful instruction given by or on behalf of the aircraft commander for the purpose of protecting the safety of the aircraft or of persons or property therein.

2. Nothing in this Convention shall affect the right of each Contracting State to introduce or maintain in its national legislation appropriate measures in order to punish unruly and disruptive acts committed on board.

Article XI

Article 16, paragraph 1 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 16

1. Offences committed on board aircraft shall be treated, for the purpose of extradition between the Contracting States, as if they had been committed not only in the place in which they occurred but also in the territories of the Contracting States required to establish their jurisdiction in accordance with paragraphs 2 and 2 *bis* of Article 3.”

Article XII

Article 17 of the Convention shall be replaced by the following:

“Article 17

1. 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.

2. Each Contracting State, when fulfilling its obligations, or exercising a permitted discretion under this Convention, shall act in accordance with the obligations and responsibilities of States under international law. In this respect, each Contracting State shall have regard for the principles of due process and fair treatment.”

Article XIII

The following shall be added as Article 18 *bis* of the Convention:

“Article 18 *bis*

Nothing in this Convention shall preclude any right to seek the recovery, under national law, of damages incurred, from a person disembarked or delivered pursuant to Article 8 or 9 respectively.”

Article XIV

The texts of the Convention in the Arabic, Chinese and Russian languages annexed to this Protocol shall, together with the texts of the Convention in the English, French, and Spanish languages, constitute texts equally authentic in the six languages.

Article XV

As between the Contracting States to this Protocol, the Convention and this Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the Tokyo Convention as amended by the Montréal Protocol, 2014.

Article XVI

This Protocol shall be open for signature in Montréal on 4 April 2014 by States participating in the International Air Law Conference held at Montréal from 26 March to 4 April 2014. After 4 April 2014, this Protocol shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montréal until it enters into force in accordance with Article XVIII.

Article XVII

1. This Protocol is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, who is hereby designated as the Depositary.
2. Any State which does not ratify, accept or approve this Protocol in accordance with paragraph 1 of this Article may accede to it at any time. The instruments of accession shall be deposited with the Depositary.
3. Ratification, acceptance, approval or accession to this Protocol by any State which is not a Contracting State to the Convention shall have the effect of ratification, acceptance, approval or accession to the Tokyo Convention as amended by the Montréal Protocol, 2014.

ARTICLE XVIII

1. This Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary.
2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to this Protocol after the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
3. As soon as this Protocol enters into force, it shall be registered with the United Nations by the Depositary.

ARTICLE XIX

1. Any Contracting State may denounce this Protocol by written notification to the Depositary.
2. Denunciation shall take effect one year following the date on which notification is received by the Depositary.

ARTICLE XX

The Depositary shall promptly notify all signatory and Contracting States to this Protocol of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the date of coming into force of this Protocol, and other relevant information.

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

DONE at Montréal on the fourth day of April of the year Two Thousand and Fourteen in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic, such authenticity to take effect upon verification by the Secretariat of the Conference under the authority of the President of the Conference within ninety days hereof as to the conformity of the texts with one another. This Protocol shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all Contracting States to this Protocol.

**Конвенция
о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых
на борту воздушных судов, подписанная в Токио
14 сентября 1963 года**

Государства – участники настоящей Конвенции согласились о нижеследующем:

**Глава I.
Сфера применения Конвенции
Статья 1**

1. Настоящая Конвенция применяется в отношении:

a) уголовных преступлений;

b) актов, которые, независимо от того, являются ли они преступлениями или нет, могут угрожать или угрожают безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо актов, которые создают угрозу поддержанию должного порядка и дисциплины на борту.

2. За исключением предусмотренного в Главе III, настоящая Конвенция применяется в отношении преступлений или актов, совершенных лицом на борту любого воздушного судна, зарегистрированного в каком-либо Договаривающемся государстве, во время нахождения такого воздушного судна в полете либо на поверхности в открытом море или на поверхности в любом другом районе вне пределов территории любого государства.

3. Для целей настоящей Конвенции воздушное судно считается находящимся в полете с момента включения двигателя в целях взлета до момента окончания пробега при посадке.

4. Настоящая Конвенция не применяется к воздушным судам, используемым на военной, таможенной или полицейской службах.

Статья 2

Без ущерба для положений Статьи 4 и за исключением случаев, когда этого требует безопасность воздушного судна или находящихся на его борту лиц или имущества, никакое положение настоящей Конвенции не должно толковаться как разрешающее или предписывающее любые меры в отношении уголовных преступлений политического характера или уголовных преступлений, основанных на расовой или религиозной дискриминации.

**Глава II.
Юрисдикция
Статья 3**

1. Государство регистрации воздушного судна правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту.
2. Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве.
3. Настоящая Конвенция не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством.

Статья 4

Договаривающееся государство, не являющееся государством регистрации, не может чинить препятствий воздушному судну, находящемуся в полете, в целях осуществления своей уголовной юрисдикции в отношении преступления, совершенного на борту, за исключением следующих случаев:

- a) преступление имеет последствия на территории такого государства;
- b) преступление совершено гражданином или в отношении гражданина такого государства либо лицом, постоянно проживающим в таком государстве, или в отношении такого лица;
- c) преступление направлено против безопасности такого государства;
- d) преступление заключается в нарушении действующих в таком государстве любых правил или регламентов, относящихся к полету или маневрированию воздушных судов;
- e) осуществление юрисдикции необходимо для обеспечения выполнения любого обязательства такого государства по многостороннему международному соглашению.

**Глава III.
Полномочия командира воздушного судна
Статья 5**

1. Положения настоящей Главы не применяются в отношении преступлений и актов, совершенных или подготовленных к совершению лицом на борту воздушного судна, находящегося в полете в воздушном пространстве государства регистрации либо над открытым морем или любым другим районом вне территории любого государства, если последний пункт взлета или следующий пункт намеченной посадки не располагается в государстве ином, чем государство регистрации, или если воздушное судно не продолжает

полет в воздушном пространстве государства иного, чем государство регистрации, и такое лицо все еще находится на борту.

2. Несмотря на положения пункта 3 Статьи 1, воздушное судно для целей настоящей Главы считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после посадки до момента открытия любой из таких дверей для высадки. В случае вынужденной посадки положения настоящей Главы продолжают применяться в отношении преступлений и актов, совершенных на борту, до тех пор, пока компетентные органы государства не примут на себя ответственность за воздушное судно, а также за лиц и имущество, находящихся на борту.

Статья 6

1. Командир воздушного судна, если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить на борту воздушного судна преступление или акты, предусмотренные в пункте 1 Статьи 1, может применить к такому лицу разумные меры, включая ограничительные меры, которые необходимы для:

- a) обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества; или
- b) поддержания должного порядка и дисциплины на борту; или
- c) предоставления ему возможности передать такое лицо компетентным органам или высадить его в соответствии с положениями настоящей Главы.

2. Командир воздушного судна может требовать или разрешать помощь других членов экипажа и может просить или разрешать, но не требовать помощи пассажиров для применения ограничительных мер к любому лицу, к которому он имеет право применить такие меры. Любой член экипажа или пассажир может также предпринять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо предпринять немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на нем лиц или имущества.

Статья 7

1. Ограничительные меры, примененные к лицу в соответствии со Статьей 6, не применяются за пределами любого пункта, в котором воздушное судно совершает посадку, за исключением случаев, когда:

- a) такой пункт находится на территории государства, не являющегося участником настоящей Конвенции, и его полномочные органы отказываются разрешить высадку такого лица или такие меры были применены в соответствии с пунктом 1 c) Статьи 6 в целях обеспечения его передачи компетентным органам;
- b) воздушное судно совершает вынужденную посадку и командир воздушного судна не в состоянии передать такое лицо компетентным органам; или

с) это лицо соглашается продолжить полет с применением к нему ограничительных мер.

2. Командир воздушного судна, на борту которого находится лицо, в отношении которого были применены ограничительные меры в соответствии с положением Статьи 6, в возможно короткий срок и по возможности до посадки на территории какого-либо государства уведомляет полномочные органы этого государства о том, что на борту находится лицо, к которому применены ограничительные меры, и о причинах применения к нему таких мер.

Статья 8

1. Командир воздушного судна может, насколько это необходимо для целей подпунктов а) или б) пункта 1 Статьи 6, высадить на территории любого государства, в котором воздушное судно совершает посадку, любое лицо, в отношении которого он имеет достаточные основания полагать, что оно совершило или готовится совершить на борту воздушного судна акт, предусмотренный пунктом 1 б) Статьи 1.

2. Командир воздушного судна уведомляет полномочные органы государства, в котором он высаживает любое лицо в соответствии с настоящей Статьей, о факте и причинах такой высадки.

Статья 9

1. Командир воздушного судна может передать компетентным органам любого Договаривающегося государства, на территории которого воздушное судно совершает посадку, любое лицо, в отношении которого он имеет достаточные основания полагать, что оно совершило на борту воздушного судна акт, который, по его мнению, является тяжким преступлением согласно уголовному законодательству государства регистрации воздушного судна.

2. Командир воздушного судна в возможно короткий срок и по возможности до посадки на территории Договаривающегося государства с лицом на борту, которое командир воздушного судна намеревается передать в соответствии с предыдущим пунктом, уведомляет полномочные органы такого государства о своем намерении передать такое лицо и о причинах передачи.

3. Командир воздушного судна предоставляет полномочным органам, которым в соответствии с положениями настоящей Статьи передается всякий предполагаемый преступник, доказательства и сведения, которыми он в соответствии с законодательством государства регистрации воздушного судна располагает на законном основании.

Статья 10

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, пассажир, владелец или эксплуатант воздушного судна, лицо, от имени которого совершался полет, не несут ответственности ни при каком

судебном разбирательстве по поводу обращения с лицом, в отношении которого были предприняты такие действия.

Глава IV.
Незаконный захват воздушного судна
Статья 11

1. Если находящееся на борту лицо с помощью силы или угрозы силой незаконно совершает акт вмешательства, захвата или другого незаконного осуществления контроля над воздушным судном в полете или если оно готовит к совершению такой акт, Договаривающиеся государства принимают все надлежащие меры для восстановления контроля законного командира над воздушным судном или для сохранения за ним контроля над воздушным судном.
2. В случаях, предусмотренных предыдущим пунктом, Договаривающееся государство, в котором воздушное судно совершает посадку, в возможно короткий срок разрешает его пассажирам и экипажу продолжить полет и возвращает воздушное судно и его груз их законным владельцам.

Глава V.
Права и обязанности государств
Статья 12

Любое Договаривающееся государство разрешает командиру воздушного судна, зарегистрированного в другом Договаривающемся государстве, высадить любое лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 8.

Статья 13

1. Любое Договаривающееся государство принимает любое лицо, которое командир воздушного судна передает в соответствии с пунктом 1 Статьи 9.
2. Убедившись, что того требуют обстоятельства, любое Договаривающееся государство заключает под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие присутствие любого лица, подозреваемого в совершении акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, и любого лица, которое им было принято. Заключение под стражу и другие меры осуществляются в соответствии с законодательством этого государства, но могут продолжаться только в течение времени, необходимого для начала уголовного производства или производства о выдаче.
3. Любому лицу, находящемуся под стражей в соответствии с предыдущим пунктом, оказывается содействие в немедленном установлении контакта с ближайшим соответствующим представителем государства, гражданином которого оно является.
4. Любое Договаривающееся государство, которому передано лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 9 или на территории которого воздушное судно совершает посадку после завершения акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, немедленно производит предварительное расследование фактов.

5. Когда государство, согласно положениям настоящей Статьи, заключает лицо под стражу, оно немедленно уведомляет государство регистрации воздушного судна и государство гражданства задержанного лица и, если оно сочтет целесообразным, любое другое заинтересованное государство о факте содержания такого лица под стражей и об обстоятельствах, послуживших основанием для его задержания. Государство, которое производит предварительное расследование, предусмотренное пунктом 4 настоящей Статьи, незамедлительно сообщает о полученных им данных вышеупомянутым государствам и указывает, намерено ли оно осуществить свою юрисдикцию.

Статья 14

1. Если любое лицо было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8 или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, или высажено после совершения акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, и если такое лицо не может или не желает продолжить свой полет и государство посадки отказывается принять его, такое государство может, если лицо, о котором идет речь, не является его гражданином или лицом, постоянно проживающим в этом государстве, возвратить его на территорию государства, гражданином которого он является или в котором постоянно проживает, или на территорию государства, в котором оно начало свой полет.

2. Высадка, передача, заключение под стражу или другие меры, предусмотренные в пункте 2 Статьи 13, а также возвращение указанного лица не рассматриваются как допуск на территорию соответствующего государства по его законодательству, касающемуся въезда или допуска лиц, и ничто в настоящей Конвенции не влияет на законодательство Договаривающегося государства, касающееся высылки лиц с его территории.

Статья 15

1. Без ущерба для Статьи 14 любое лицо, которое было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8, или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, или высажено после совершения акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, и которое желает продолжить свой полет, может в возможно короткий срок продолжить полет в любой пункт по своему выбору, если только его присутствие не требуется по законодательству государства посадки для целей производства о выдаче или уголовного производства.

2. Без ущерба для его законодательства, касающегося въезда и допуска на его территорию, выдачи или высылки с территории, Договаривающееся государство, на территории которого лицо было высажено в соответствии с пунктом 1 Статьи 8, или передано в соответствии с пунктом 1 Статьи 9, или высадилось и подозревается в совершении акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, обращается с таким лицом в целях его защиты и безопасности не менее благожелательно, чем с гражданином такого Договаривающегося государства в подобных обстоятельствах.

Глава VI.
Прочие положения
Статья 16

1. Преступления, совершенные на воздушном судне, зарегистрированном в каком-либо Договаривающемся государстве, рассматриваются для целей выдачи, как если бы они были совершены не только в месте их совершения, но также на территории государства регистрации воздушного судна.
2. Без ущерба для положений предыдущего пункта ничто в настоящей Конвенции не считается обязывающим осуществлять выдачу.

Статья 17

При осуществлении любых мер по расследованию или аресту либо при осуществлении юрисдикции иным образом в связи с любым преступлением, совершенным на борту воздушного судна, Договаривающиеся государства обращают должное внимание на безопасность и другие интересы аэронавигации и действуют таким образом, чтобы избежать необоснованной задержки воздушного судна, пассажиров, экипажа или груза.

Статья 18

Если Договаривающиеся государства создают совместные авиатранспортные эксплуатационные организации или международные эксплуатационные агентства, эксплуатирующие воздушные суда, не зарегистрированные ни в одном из государств, эти государства, в соответствии с обстоятельствами дела, назначают из их числа государство, которое для целей настоящей Конвенции рассматривается как государство регистрации, и уведомляют об этом Международную организацию гражданской авиации, которая рассылает такое уведомление всем государствам – участникам настоящей Конвенции.

Глава VII.
Заключительные положения
Статья 19

До даты вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с положениями Статьи 21 она остается открытой для подписания от имени любого государства, которое на эту дату является членом Организации Объединенных Наций либо любого из ее специализированных учреждений.

Статья 20

1. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами в соответствии с их конституционными процедурами.
2. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации.

Статья 21

1. После того как двенадцать государств, подписавших настоящую Конвенцию, сдадут на хранение свои ратификационные грамоты, она вступит в силу для них на девяностый день со дня сдачи на хранение двенадцатой ратификационной грамоты. Для каждого государства, ратифицирующего ее позднее, она вступает в силу на девяностый день после сдачи на хранение ратификационной грамоты данного государства.
2. После вступления в силу настоящей Конвенции она регистрируется у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций Международной организации гражданской авиации.

Статья 22

1. После вступления в силу настоящей Конвенции она остается открытой для присоединения любого государства – члена Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений.
2. Присоединение государства производится путем сдачи на хранение документа о присоединении Международной организации гражданской авиации и вступает в силу на девяностый день после даты сдачи на хранение.

Статья 23

1. Любое Договаривающееся государство может отказаться от участия в настоящей Конвенции путем уведомления об этом Международной организации гражданской авиации.
2. Отказ от участия в Конвенции вступает в силу через шесть месяцев после даты получения Международной организацией гражданской авиации уведомления об отказе от участия.

Статья 24

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися государствами, касающийся толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть урегулирован путем переговоров, по просьбе одного из них передается на арбитраж. Если в течение шести месяцев со дня просьбы об арбитраже Стороны не могут прийти к соглашению по вопросу об организации арбитража, по просьбе любой из этих Сторон спор может быть передан в Международный Суд в соответствии со Статутом Суда.
2. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящей Конвенции, или присоединении к ней сделать заявление о том, что оно не считает себя связанным положениями предыдущего пункта. Другие Договаривающиеся государства не являются связанными положениями предыдущего пункта во взаимоотношениях с любым Договаривающимся государством, сделавшим такую оговорку.

3. Любое Договаривающееся государство, сделавшее оговорку в соответствии с предыдущим пунктом, может в любое время снять эту оговорку путем уведомления Международной организации гражданской авиации.

Статья 25

За исключением предусмотренного в Статье 24, никакие оговорки не могут быть сделаны к настоящей Конвенции.

Статья 26

Международная организация гражданской авиации уведомляет все государства, которые являются членами Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений:

- a) о каждом подписании настоящей Конвенции и о дате подписания;
- b) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты или документа о присоединении и о дате такой сдачи на хранение;
- c) о дате вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 Статьи 21;
- d) о получении каждого уведомления об отказе от участия и дате его получения; и
- e) о получении любого заявления или уведомления, сделанного в соответствии со Статьей 24, и дате его получения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Токио четырнадцатого сентября одна тысяча девятьсот шестьдесят третьего года в трех экземплярах, составленных на английском, испанском и французском языках, причем все тексты являются аутентичными.

Настоящая Конвенция сдается на хранение Международной организации гражданской авиации, в которой она в соответствии со Статьей 19 остается открытой для подписания, и упомянутая Организация направляет заверенные экземпляры Конвенции всем государствам, которые являются членами Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений.

Источник: *Сборник международных договоров СССР*, выпуск XLIV, стр. 218-225, М., «Международные отношения», 1990 г.

- ١ -

اتفاقية بشأن
الجرائم وبعض الأفعال الأخرى
التي ترتكب على متن الطائرات
الموقعة في طوكيو بتاريخ
١٤ سبتمبر/أيلول ١٩٦٣

- 1 -

هذه الصفحة تركت فارغة عن قصد

- ٣ -

اتفاقية بشأن
الجرائم وبعض الأفعال الأخرى
التي ترتكب على متن الطائرات

ان الدول الأطراف في هذه الاتفاقية

قد اتفقت على الآتى :

الباب الأول
مجال تطبيق الاتفاقية

المادة الأولى

١- تطبق هذه الاتفاقية على :

(أ) المخالفات للقوانين الجنائية .

(ب) الأفعال ، سواء كانت أو لم تكن في عداد الجرائم ، التي يحتمل أن تعرّض للخطر أو التي تعرّض فعلا للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال على متنها ، أو التي تعرّض للخطر حسن النظام والضيظ على متنها .

٢- فيما عدا ما نص عليه من أحكام في الباب الثالث ، تطبق هذه الاتفاقية على الجرائم التي يرتكبها أو الأفعال التي يقوم بها شخص ما على متن أية طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أثناء وجود تلك الطائرة اما في حالة طيران أو فوق سطح أعالي البحار أو فوق سطح أية منطقة لا تشكل جزءا من اقليم أية دولة .

٣- فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية ، تعتبر طائرة ما في حالة طيران منذ لحظة تشغيل قوتها المحركة بغرض الاقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شوط الهبوط .

٤- لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة .

المادة الثانية

مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة، وبشرط مراعاة مقتضيات سلامة الطائرة وسلامة الركاب أو الأموال على متنها، لا يفسر أى حكم من أحكام هذه الاتفاقية على أنه يخول أو يقتضى القيام بأى اجراء فيما يتعلق بمخالفات القوانين الجنائية ذات الصبغة السياسية أو التى تقسوم على تمييز عنصري أو دينى .

الباب الثانى

الاختصاص القضائى

المادة الثالثة

- ١- يكون لدولة تسجيل الطائرة أهلية ممارسة الاختصاص القضائى بالنسبة للجرائم والأفعال التى ترتكب على متن تلك الطائرة .
- ٢- تتخذ كل دولة متعاقدة الاجراءات الضرورية لوضع أسس اختصاصها القضائى بصفتها دولة التسجيل، وذلك بالنسبة للجرائم التى ترتكب على متن الطائرات المسجلة فى تلك الدولة .
- ٣- لا تستبعد هذه الاتفاقية أى اختصاص جنائى يمارس وفقا للقوانين الوطنية .

المادة الرابعة

لا يجوز لدولة متعاقدة حال كونها غير دولة التسجيل أن تتعرض لطائرة فى حالة طيران من أجل أن تمارس اختصاصها الجنائى بالنسبة لجريمة ما ارتكبت على متن تلك الطائرة الا فى الحالات التالية :

- (أ) أن يكون للجريمة أثر على اقليم تلك الدولة ؛
- (ب) أن تكون الجريمة قد ارتكبها مواطن من تلك الدولة أو شخص يقيم فيها بصفة دائمة أو ارتكبت ضده ؛
- (ج) أن تمس الجريمة أمن تلك الدولة ؛
- (د) أن تشكل الجريمة انتهاكا لأية قواعد أو أنظمة سارية فى تلك الدولة وتتعلق بالطيران أو بتحركات الطائرات ؛

هـ) أن تكون ممارسة هذا الاختصاص ضرورية لتأكيد مراعاة تلك الدولة لأي التزام يفرضه عليها اتفاق دولى متعدد الأطراف .

الباب الثالث سلطات قائد الطائرة

المادة الخامسة

١- لا تسرى أحكام هذا الباب على الجرائم والأفعال التي يرتكبها بالفعل أو يشرع في ارتكابها شخص على متن طائرة في حالة طيران سواء في الفضاء الجوي لدولة التسجيل أو فوق أعالي البحار أو فوق أية منطقة لا تشكل جزءاً من إقليم أية دولة ، إلا إذا كانت آخر نقطة للاقلاع أو كانت النقطة التالية للهبوط المقصود تقع في دولة أخرى غير دولة التسجيل أو إذا قامت الطائرة فيما بعد بالطيران في الفضاء الجوي لدولة أخرى غير دولة التسجيل مع بقاء ذلك الشخص على متنها .

٢- على الرغم من أحكام الفقرة ٣ من المادة الأولى ، تعتبر الطائرة في حالة طيران ، فيما يتعلق بأغراض هذا الباب ، منذ لحظة إغلاق كل أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض انزالهم . وفي حالة الهبوط الاضطراري ، يستمر سريان أحكام هذا الباب فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة لدولة ما المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والأموال على متنها .

المادة السادسة

١- يجوز لقائد الطائرة عندما تتوافر لديه أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد بأن شخصاً على متن الطائرة قد ارتكب أو يشرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو الأفعال المشار إليها في الفقرة ١ من المادة الأولى أن يتخذ قبل ذلك الشخص اجراءات معقولة ، بما في ذلك اجراءات التحفظ ، التي تكون ضرورية :

أ) لحماية سلامة الطائرة ، أو الأشخاص أو الأموال على متنها ؛

ب) أو للمحافظة على حسن النظام والضيظ على متن الطائرة ؛

ج) أو لتمكينه من تسليم ذلك الشخص الى السلطات المختصة أو انزاله طبقاً لأحكام هذا الباب .

٢- يجوز لقائد الطائرة أن يقتضى قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرّح لهم بمساعدته في التحفظ على أي شخص يكون له حق التحفظ عليه ، وله أن يلتمس تلك المساعدة من الركاب أو أن يصرّح

لهم بتقديمها دونما الزام فى ذلك . كما يجوز لأى من أعضاء الطاقم أو أى من الركاب أن يقوم ، بدون ذلك التصريح ، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة متى توافرت لديه أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد بأن لذلك العمل صفة ضرورية فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال على متنها .

المادة السابعة

١- يتوقف تطبيق إجراءات التحفظ التى تتخذ تجاه شخص ما وفقا لأحكام المادة السادسة فيما وراء أية نقطة تهبط فيها الطائرة الا :

أ) اذا كانت تلك النقطة تقع فى اقليم دولة غير متعاقدة وترفض سلطات تلك الدولة السماح بانزال ذلك الشخص أو اذا كانت إجراءات التحفظ قد فرضت وفقا للفقرة ١ ج) من المادة السادسة لتمكين تسليمه للسلطات المختصة ؛

ب) اذا هبطت الطائرة هبوطا اضطراريا ولم يكن فى مقدور قائد الطائرة أن يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة ؛ أو

ج) اذا قبل ذلك الشخص استمرار نقله فيما وراء تلك النقطة مع بقاءه خاضعا لإجراءات التحفظ .

٢- يقوم قائد الطائرة ، فى أقرب وقت ممكن عمليا ، واذا أمكن قبل هبوط الطائرة فى اقليم دولة ما وعلى متنها شخص تحت التحفظ وفقا لأحكام المادة السادسة ، بإخطار سلطات تلك الدولة بوجود شخص تحت التحفظ على متن الطائرة وأسباب التحفظ عليه .

المادة الثامنة

١- يجوز لقائد الطائرة متى توافرت لديه أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد بأن شخصا ما على متن الطائرة قد ارتكب أو يشرع فى ارتكاب أحد الأفعال المشار إليها فى الفقرة الفرعية ب) من الفقرة ١ بالمادة الأولى ، انزال ذلك الشخص فى اقليم أية دولة تهبط فيها الطائرة ، بقدر ما يكون ذلك الاجراء ضروريا لأغراض الفقرة الفرعية أ) أو ب) من الفقرة ١ بالمادة السادسة .

٢- يبلغ قائد الطائرة سلطات الدولة التى يقوم فيها بانزال أى شخص طبقا لأحكام هذه المادة بواقعة ذلك الانزال وبالأسباب التى دعت اليه .

المادة التاسعة

١- يجوز لقائد الطائرة متى توافرت لديه أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد بأن شخصا ما على متن الطائرة قد ارتكب فعلا يشكل ، فى رأيه ، جريمة جسيمة طبقا لقانون العقوبات فى دولة تسجيل الطائرة ، أن يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة فى أية دولة متعاقدة تهبط الطائرة فى اقليمها .

- ٧ -

٢- يقوم قائد الطائرة في أقرب وقت ممكن عملياً، وإذا أمكن قبل هبوط الطائرة في إقليم دولة متعاقدة وعلى متنها شخص ينوي قائد الطائرة أن يسلمه وفقاً لأحكام الفقرة السابقة، باخطـار سلطات تلك الدولة بنيته في تسليم ذلك الشخص وبالأسباب التي دعت لذلك .

٣- يزود قائد الطائرة السلطات التي يسلم الجاني المشتبه فيه اليها وفقاً لأحكام هذه المادة بالأدلة والمعلومات التي تكون في حوزته شرعاً بمقتضى قانون دولة تسجيل الطائرة .

المادة العاشرة

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعدّ قائد الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو مالك الطائرة أو مستثمرها أو الشخص الذي تسيّر الرحلة لحسابه، مسؤولاً في أية دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت تلك الإجراءات حياله .

الباب الرابع

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

المادة الحادية عشرة

١- عندما يرتكب شخص على متن طائرة بصفة غير شرعية أو بالقوة أو بالتهديد بها فعلاً من شأنه التعرّض لتشغيل طائرة في حالة طيران أو الاستيلاء عليها أو ممارسة السيطرة عليها، أو عندما يشرع في ارتكاب ذلك الفعل، تتخذ الدول المتعاقدة كل الإجراءات الملائمة لاعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو للاحتفاظ بسيطرته عليها .

٢- في الأحوال المشار اليها في الفقرة السابقة، تسمح الدولة المتعاقدة التي تهبط فيها الطائرة لركاب تلك الطائرة وطاقمها بمواصلة رحلتهم في أقرب وقت ممكن، وتعيد الطائرة وما عليها من بضائع إلى الأشخاص الذين يحق لهم امتلاكها شرعاً .

الباب الخامس

سلطات الدول والتزاماتها

المادة الثانية عشرة

تسمح أية دولة متعاقدة لقائد طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أخرى بانزال أي شخص طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة الثامنة .

- 7 -

المادة الثالثة عشرة

١- تتسّم أية دولة متعاقدة أى شخص يقوم قائد الطائرة بتسليمه اليها طبقا للفقرة ١ من المادة التاسعة .

٢- تقوم أية دولة متعاقدة، اذا رأت أن الظروف تبرر ذلك ، باحتجاز أو باتخاذ كل الاجراءات الأخرى التى تكفل تواجد أى شخص مشتبه فى ارتكابه لفعل من الأفعال المشار اليها فى الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة، فضلا عن أى شخص آخر تم تسليمه اليها . ويتم الاحتجاز أو اتخاذ الاجراءات الأخرى وفقا لقوانين تلك الدولة؛على أنه يجوز أن تستمر تلك الاجراءات الى الوقت اللازم فقط لاتمام الاجراءات الجنائية أو اجراءات التسليم .

٣- يجب مساعدة أى شخص يكون قد تم احتجازه وفقا لأحكام الفقرة السابقة على الاتصال فوراً بأقرب ممثل مختص للدولة التى يحمل جنسيتها .

٤- تقوم أية دولة بجرى تسليم أى شخص اليها طبقا لأحكام الفقرة ١ من المادة التاسعة، أو تهبط فى اقليمها طائرة ما بعد ارتكاب فعل من الأفعال المشار اليها فى الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة، باجراء تحقيق أولى لتحديد الوقائع فوراً .

٥- عندما تحتجز دولة ما شخصا طبقا لأحكام هذه المادة ،عليها أن تخطر فوراً دولة تسجيل الطائرة ، والدولة التى يحمل الشخص المحتجز جنسيتها ، واذا ما رأت أن الأمر يستدعى ذلك أى دول أخرى يههما الأمر ،بواقعة احتجاز ذلك الشخص والظروف التى دعت الى اجرائه . وعلى الدولة التى تجرى التحقيق الأولى المشار اليه فى الفقرة ٤ من هذه المادة على أن تبادر فوراً الى موافاة الدول المذكورة بتقرير عن نتائج هذا التحقيق تبين فيه ما اذا كانت تعتزم ممارسة اختصاصها القضائى .

المادة الرابعة عشرة

١- عندما يتم انزال شخص طبقا لأحكام الفقرة ١ من المادة الثامنة، أو تسليمه طبقا لأحكام الفقرة ١ من المادة التاسعة، أو انزاله بعد ارتكابه أحد الأفعال المشار اليها فى الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة، ولا يستطيع أو لا يرغب فى مواصلة رحلته، وترفض دولة الهبوط قبوله،فانه يجوز لتلك الدولة، اذا لم يكن ذلك الشخص من رعاياها أو مقيما فيها بصفة دائمة، أن تعيده الى اقليم الدولة التى يحمل جنسيتها أو التى يقيم فيها بصفة دائمة أو الى اقليم الدولة التى بدأ منها رحلته بطريق الجو .

٢- لا يعتبر انزال الشخص المعنى أو تسليمه أو احتجازه أو اتخاذ الاجراءات الأخرى المشار اليها فى الفقرة ٢ من المادة ١٣، أو اعادة ذلك الشخص، بمثابة دخول الى اقليم الدولة المتعاقدة المعنية، وذلك فيما يتعلق بقوانين تلك الدولة الخاصة بدخول الأشخاص الى اقليمها أو قبولهم فيه

- ٩ -

وليس فى أحكام هذه الاتفاقية ما يمس قوانين الدول المتعاقدة المتعلقة بابعاد الأشخاص من أراضيها .

المادة الخامسة عشرة

١- مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة عشرة فان أى شخص جرى انزاله طبقا للفقرة ١ من المادة الثامنة، أو جرى تسليمه طبقا للفقرة ١ من المادة التاسعة، أو تم انزاله بعد ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها فى الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة ويرغب فى مواصلة رحلته، يستطيع فى أقرب وقت ممكن التوجه لأية جهة يختارها، ما لم يقتضى قانون دولة الهبوط تواجده لغرض اتخاذ إجراءات جنائية أو إجراءات خاصة بالتسليم .

٢- على الدولة المتعاقدة التى يتم انزال أحد الأشخاص فى اقليمها طبقا للفقرة ١ من المادة الثامنة، أو الذى يتم تسليمه فيها طبقا للفقرة ١ من المادة التاسعة، أو الذى يكون قد نزل ويوجد اشتباه فى ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها فى الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة أن تمنح ذلك الشخص معاملة لا تقل ايشارا، فيما يتعلق بحمايته وسلامته، عن تلك التى يلقاها رعايا تلك الدولة المتعاقدة فى ظروف مشابهة، وذلك بدون الاخلال بقوانين تلك الدولة المتعلقة بالدخول الى اقليمها أو قبول الأشخاص فيه أو تسليمهم أو ابعادهم منه .

الباب السادس

أحكام أخرى

المادة السادسة عشرة

١- لأغراض التسليم، تعامل الجرائم التى ترتكب على متن الطائرات المسجلة فى دولة متعاقدة كما لو كانت قد ارتكبت ليس فى مكان حدوثها فحسب بل أيضا فى اقليم دولة تسجيل الطائرة .

٢- مع مراعاة أحكام الفقرة السابقة، لا يفسر أى حكم من أحكام هذه الاتفاقية على أنه ينشئ التزاما بإجراء التسليم .

المادة السابعة عشرة

على الدولة المتعاقدة عند اتخاذها أية إجراءات للتحقيق أو القبض أو عند ممارسة اختصاصها القضائى بأية وسيلة أخرى بصدد أية جريمة ترتكب على متن طائرة ما أن تقيم الاعتبار الواجب لسلامة الملاحة الجوية ومهامها الأخرى وأن تتحاشى عند قيامها بتلك الإجراءات أى تأخير لا ضرورة له بالنسبة للطائرة أو الركاب أو أعضاء الطاقم أو البضائع .

- 9 -

المادة الثامنة عشرة

إذا أنشأت دول متعاقدة فيما بينها مؤسسات مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دوليـــــة تستعمل طائرات غير مسجلة في دولة بعينها تقوم تلك الدول المتعاقدة ،تبعاً لظروف الحالة ،بتسمية دولة من بينها تتعد ،في مجال أغراض هذه الاتفاقية ،دولة التسجيل ،وعليها أن تخطر بذلك منظمة الطيران المدني الدولي التي تقوم بدورها بإبلاغ هذا الاخطار الى جميع الدول الأطراف في هذه الاتفاقية .

الباب السابع

أحكام ختامية

المادة التاسعة عشرة

الى أن يحين تاريخ سريان هذه الاتفاقية طبقاً لأحكام المادة الحادية والعشرين فإنها تظل مفتوحة للتوقيع من جانب أية دولة تكون في ذلك التاريخ عضواً في الأمم المتحدة أو في أية وكالة من الوكالات المتخصصة .

المادة العشرون

- ١- تخضع هذه الاتفاقية للتصديق من جانب الدول الموقعة عليها طبقاً للاجراءات الدستورية في كل منها .
- ٢- تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة الحادية والعشرون

١- بمجرد ايداع وثائق التصديق على هذه الاتفاقية من قبل اثنتى عشرة دولة موقعة تصح الاتفاقية سارية المفعول فيما بينها ابتداءً من اليوم التسعين لتاريخ ايداع وثيقة تصديق الدولة الثانية عشرة . وبالنسبة لكل دولة تصدق عليها بعد ذلك فإنها تصير سارية المفعول بالنسبة لها ابتداءً من اليوم التسعين بعد ايداع وثيقة تصديقها .

٢- تقوم منظمة الطيران المدني الدولي بتسجيل هذه الاتفاقية لدى الأمين العام للأمم المتحدة بمجرد سريانها .

المادة الثانية والعشرون

- ١- تكون هذه الاتفاقية بعد سريانها مفتوحة لانضمام أية دولة عضو فى الأمم المتحدة أو فى أية وكالة من الوكالات المتخصصة .
- ٢- يكون الانضمام بايداع وثيقة الانضمام لدى منظمة الطيران المدنى الدولى ويصبح نافذا فى اليوم التسعين بعد ايداع تلك الوثيقة .

المادة الثالثة والعشرون

- ١- لأية دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية باخطار موجه الى منظمة الطيران المدنى الدولى .
- ٢- يسرى الانسحاب بعد ستة أشهر من تاريخ استلام منظمة الطيران المدنى الدولى للاخطار بالانسحاب .

المادة الرابعة والعشرون

- ١- أى نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية والسدى لا يمكن تسويته عن طريق التفاوض ، يحال الى التحكيم بناء على طلب احدى هذه الدول . واذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم فى غضون ستة أشهر من تاريخ طلب الاحالة الى التحكيم ،فانه يجوز لأى طرف من هؤلاء الأطراف أن يحيل النزاع الى محكمة العدل الدولية بموجب طلب يقدم وفقا لنظام المحكمة .
- ٢- يجوز لكل دولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق على هذه الاتفاقية أو الانضمام اليها عدم التزامها بالفقرة السابقة . ومن ثم لا تلتزم الدول المتعاقدة الأخرى بالفقرة المذكورة تجاه أية دولة متعاقدة تكون قد أبدت مثل هذا التحفظ .

- ٣- يجوز لأية دولة متعاقدة تكون قد أبدت تحفظا وفقا للفقرة السابقة أن تسحب هذا التحفظ فى أى وقت باخطار ترسله الى منظمة الطيران المدنى الدولى .

المادة الخامسة والعشرون

- فيما عدا الحالة المشار اليها فى المادة الرابعة والعشرين ، لا يجوز ابداء أى تحفظ على هذه الاتفاقية .

المادة السادسة والعشرون

تقوم منظمة الطيران المدني الدولي باخطار جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو في أية وكالة من الوكالات المتخصصة بالآتي :

- أ) أي توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخ ذلك التوقيع .
- ب) ايداع أية وثيقة للتصديق أو الانضمام وتاريخ ذلك الايداع .
- ج) تاريخ سريان الاتفاقية وفقا لأحكام الفقرة ١ من المادة الحادية والعشرين .
- د) استلام أي اخطار بالانسحاب وتاريخ ذلك الاستلام .
- هـ) استلام أي اعلان أو اخطار طبقا للمادة الرابعة والعشرين وتاريخ ذلك الاستلام .

اشباتا لذلك قام المفوضون الموقعون أدناه بالتوقيع على هذه الاتفاقية بمقتضى السلطة المخولة لهم .

حرّرت في طوكيو في اليوم الرابع عشر من سبتمبر/أيلول من سنة ألف وتسعمائة وثلاث وستين من ثلاثة نصوص رسمية محرّرة باللغات الانجليزية والفرنسية والأسبانية .

تودع هذه الاتفاقية لدى منظمة الطيران المدني الدولي وتظل مفتوحة للتوقيع لديها وفقا للمادة التاسعة عشرة وتقوم المنظمة المذكورة بإرسال نسخ معتمدة منها الى جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو في أية وكالة من الوكالات المتخصصة .

中文本供国际民航组织内部使用

关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约

(1963年9月14日订于东京)



1963年

国际民用航空组织

关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约

本公约当事国协议如下：

第一章 公约的范围

第一条

一、本公约适用于：

（一）违反刑法的罪行；

（二）危害或能危害航空器或其所载人员或财产的安全、或危害航空器上的良好秩序和纪律的行为，无论其是否构成犯罪行为。

二、除第三章规定之外，本公约适用于在一缔约国登记的航空器内的人员所犯下的罪行或行为，无论该航空器是在飞行中、在公海上、或在不属于任何国家领土的其他区域上。

三、为本公约的目的，航空器从其为起飞目的开动马力直到着陆冲程完毕这一时间，都应被视为是在飞行中。

四、本公约不适用于供军事、海关或警察用的航空器。

第二条

在不妨害第四条规定的条件下，以及除非出于航空器及其所载人员或财产的安全需要外，本公约的任何规定均不得被解释为准许或要求对政治性刑法或对以种族或宗教歧视为基础的刑法的犯罪，采取某种措施。

第二章 管辖权

第三条

一、航空器登记国有权对在该航空器内的犯罪和所犯行为行使管辖权。

二、缔约国应采取必要的措施，对在该国登记的航空器内的犯罪和行为，规定其作为登记国的管辖权。

三、本公约不排斥根据本国法行使刑事管辖权。

第四条

非登记国的缔约国除下列情况外，不得对飞行中的航空器进行干预以对航空器内的犯罪行使其刑事管辖权：

- (一) 该犯罪行为在该国领土上发生后果；
- (二) 犯人或受害人为该国国民或在该国有永久居所；
- (三) 该犯罪行为危及该国的安全；
- (四) 该犯罪行为违反该国现行的有关航空器飞行或驾驶的规定或规则；
- (五) 该国必须行使管辖权，以确保该国根据某项多边国际协定，遵守其所承担的义务。

第三章 机长的权力

第五条

一、除航空器前一起飞地点或预定的下一降落地点不在登记国领土上，或航空器继续飞往非登记国领土，而罪犯仍在航空器内的情况外，本章规定不适用于航空器在登记国领土、公海上空或不属于任何国家领土的其他区域上空飞行时，在航空器内所发生或行将发生的犯罪和行为。

二、虽然有第一条第三款的规定，为本章的目的，航空器在完成登机后其所有外部舱门均已关闭时起，直至其任何此种舱门为下机目的开启时止，其间的任何时间均被视为在飞行中。在航空器遭迫降时，本章规定对在航空器上发生的犯罪和行为仍继续适用，直至一国主管当局接管对该航空器及其所载人员和财产的责任时为止。

第六条

一、机长在有理由认为某人在航空器上已经犯下或行将犯下第一条第一款所指罪行或行为时，可对此人采取合理的措施，包括必要的管束措施，以便：

- (一) 保护航空器、或所载人员或财产的安全；或
- (二) 维持机上的良好秩序和纪律；或
- (三) 根据本章的规定将此人移交主管当局或使其离开航空器。

二、机长可以要求或授权机组其他成员给予协助，并可以请求或授权但不能强求旅客给予协助，来管束他有权管束的任何人。任何机组成员或旅客在有理由认为必须立即采取这种行动以保护航空器或所载人员或财产的安全时，未经授权，同样可以采取合理的预防措施。

第七条

一、按照第六条规定对某人所采取的管束措施，除下列情形外，不得在航空器降落后以外的任何地点继续执行：

(一) 此降落地点是在一非缔约国的领土上，而该国当局不准许此人离开航空器，或者已经按照第六条第一款第(三)项对此人采取了措施，以便将此人移交主管当局；

(二) 航空器迫降，而机长不能将此人移交给主管当局；或

(三) 此人同意在继续受管束下被运往更远的地方。

二、机长应尽快、并在可能时在载有按第六条规定受管束措施的人的航空器在一国领土上降落前，将该航空器载有一个受管束措施的人的事实及其理由，通知该国当局。

第八条

一、机长在有理由认为某人在航空器内已经犯下或行将犯下第一条第一款第(二)项所指的行为时，如果就第六条第一款第(一)项或第(二)项的目的来说是必要的，可在航空器降落的任何国家的领土上使该人离开航空器。

二、机长按照本条规定使任何人在一国领土内离开航空器时，应将此离开航空器的事实和理由报告该国当局。

第九条

一、如机长有理由认为，任何人在航空器内犯了他认为按照航空器登记国刑法是严重的罪行时，他可将该人移交给航空器在其领土内降落的任何缔约国的主管当局。

二、机长按照上款规定，拟将航空器内的某人移交给缔约国时，应尽快、并在可能时在载有该人的航空器降落于该国领土前，将他要移交此人的意图和理由通知该国当局。

三、机长依照本条规定，将嫌疑犯移交当局时，应将其按航空器登记国法律合法地占有的证据和情报提供给该当局。

第十条

对于根据本公约所采取的行动，无论航空器机长、任何其他机组成员、任何旅客、航空器所有人或经营人、或本次飞行是为他而进行的人，在因对此人采取这些行动所受到的待遇而提起的诉讼中，概不负责。

第四章 非法劫持航空器

第十一条

一、如航空器内某人非法地用暴力或暴力威胁对飞行中的航空器进行了干扰、劫持或其他非法控制，或行将犯此类行为时，缔约国应采取一切适当措施，恢复或维护合法机长对航空器的控制。

二、在前款情况下，航空器降落地的任何缔约国应允许其旅客和机组成员尽快继续其旅行，并将航空器和所载货物交还给合法的占有人。

第五章 国家的权力和义务

第十二条

各缔约国应允许在另一缔约国登记的航空器的机长按照第八条第一款的规定使任何人离开航空器。

第十三条

一、各缔约国应接受航空器机长按照第九条第一款的规定移交给它的任何人。

二、如果各缔约国在判明情况有此需要时，应即采取拘留或其他措施以保证被怀疑为曾犯了第十一条第一款所指的行为的人以及被移交给它的人留在当地。这种拘留和其他措施应当符合该国的法律规定，但是只有在为了进行刑事诉讼或引渡程序所必要的期间，才可继续维持这些措施。

三、对根据前款予以拘留的任何人，应当向该人提供协助，以便其立即与其身为国民的所属国家最近的合适代表联络。

四、任何缔约国，在接受按照第九条第一款的规定移交给它的人时，或发生第十一条第一款所指的行为后航空器在其领土上降落时，应立即对事实进行初步调查。

五、当一国根据本条规定将某人拘留时，应立即将该人被拘留的事实和应予拘留的情况通知航空器登记国和被拘留人的本国，并在认为适当时，立即通知任何其他有关国家。进行本条第四款所述的初步调查的国家，应迅速将调查结果通知上述各国，并应表明是否有意行使管辖权。

第十四条

一、按照第八条第一款规定离开航空器的人，或依照第九条第一款规定被移交的人，或在犯了第十一条第一款所指的行为后离开航空器的人，当其不能或不愿意继续旅行，而航空器降落国又拒绝接受他时，如此人不是该国的国民或在该国无永久住所，该国可以将该人送返到他的本国去，或到此人有永久住所的国家去，或到此人开始空中旅行的国家去。

二、无论是离开航空器、移交、或第十三条第二款规定的拘留或其他措施，以及当事人的遣返，就缔约国关于人员入境或许可入境的法律而言，均不应视为是允许进入该缔约国的领土。本公约的任何规定不应影响缔约国关于将人员驱逐出境的法律。

第十五条

一、在不影响第十四条的条件下，按照第八条第一款的规定离开航空器，或按照第九条第一款的规定被移交，或在犯了第十一条第一款所指的行为后离开航空器的任何人，在他意欲继续其旅行时，应尽早获得前往其选择的目的地自由，除非根据航空器降落国的法律为了引渡或刑事诉讼的目的而需要他留在当地。

二、在不影响缔约国关于入境、许可入境、引渡或驱逐出境的法律的条件下，缔约国对于按照第八条第一款的规定在其领土内离开航空器的人，或按照第九条第一款的规定所移交的人，或离开航空器并被怀疑为曾犯了第十一条第一款所指的行为的人，在对他的保护和 safety 方面，应予以不低于在类似情况下给予其本国国民的待遇。

第六章 其他规定

第十六条

一、在一缔约国登记的航空器内的犯罪，为引渡的目的，应被视为不仅是发生在其所发生的地点，而且也是发生在航空器登记国领土上。

二、在不影响前款规定的情况下，本公约中的任何规定不应当被解释为规定引渡的义务。

第十七条

在对航空器内的犯罪采取调查或逮捕的措施时，或以其他任何方式行使管辖权时，各缔约国应当适当考虑空中航行的安全和其他利益，并应避免对航空器、旅客、机组或货物造成不必要的延误。

第十八条

如各缔约国建立航空运输联营组织或国际经营机构，而其所使用的航空器不是在任何一国登记的，这些缔约国应根据具体情况，指定其中一国，为本公约的目的，应被视为登记国，并将这一指定通知国际民用航空组织，由该组织通知本公约的所有当事国。

第七章 最后条款

第十九条

本公约在按第二十一条规定生效之日前，对联合国成员国或某一专门机构的成员国的任何国家开放签字。

第二十条

一、本公约应经签字国依照其宪法程序予以批准。

二、批准书应交存国际民用航空组织。

第二十一条

一、本公约在十二个签字国交存批准书并于第十二份批准书交存后的第九十天起即在这些国家之间生效。对以后批准本公约的每一个国家，本公约应在其交存批准书后的第九十天起生效。

二、本公约一经生效，应由国际民用航空组织向联合国秘书长登记。

第二十二條

- 一、本公約生效後，應向聯合國成員國或某一專門機構的任何成員國開放加入。
- 二、一國加入時應向國際民用航空組織交存加入書，加入應於交存加入書後的第九十天起生效。

第二十三條

- 一、任何締約國均可通知國際民用航空組織而退出本公約。
- 二、退出應於國際民用航空組織接到退出通知之日起六個月後生效。

第二十四條

- 一、如兩個或多個締約國之間對本公約的解釋或適用發生任何爭端而不能以談判解決時，經其中一方的要求，應交付仲裁。如果在要求仲裁之日起六個月內，當事國對仲裁的組成不能達成協議，任何一方可按照《國際法院規約》，要求將爭端提交國際法院。
- 二、每個國家在簽署、批准或加入本公約時，可以聲明該國不受前款規定的約束。其他締約國對於任何作出這種保留的締約國，不受前款規定的約束。
- 三、遵照前款規定作出保留的任何締約國，可以在任何時候通知國際民用航空組織撤銷這一保留。

第二十五條

除第二十四條規定的情況外，對本公約不得作任何保留。

第二十六條

國際民用航空組織應將下列事項通知聯合國或某一專門機構的所有成員國：

- （一）對本公約的任何簽字和簽字日期；
- （二）任何批准書或加入書的交存和交存日期；
- （三）本公約按照第二十一條第一款規定的生效日期；
- （四）收到退出通知和收到的日期；
- （五）收到根據第二十四條所作的任何聲明或通知和收到的日期。

下列全權代表經正式授權，在本公約上簽字，以昭信守。

本公約於一九六三年九月十四日在東京簽訂，正本一式三份，每份都用英文、法文和西班牙文寫成。

本公约应存于国际民用航空组织，按照第十九条在该组织开放签字，并且该组织应将经认证的副本送交联合国或任何专门机构的所有成员国。

- END -