



## 国际航空法会议

(2014年3月26日至4月4日，蒙特利尔)

---

关于修订  
《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》  
的议定书

---

## 关于修订《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》的议定书

本议定书各缔约国，

注意到各国对航空器上可能危及航空器安全或机上人员或财产安全或危及机上良好秩序和纪律的不循规行为的严重程度和频繁次数的升级表示关切；

认识到许多国家意欲互相协助遏止不循规行为和恢复航空器上良好秩序和纪律；和

相信为了应对这些关切，需要通过修订 1963 年 9 月 14 日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》的条款；

协议如下：

### 第一条

本议定书修订 1963 年 9 月 14 日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》（以下称为“公约”）。

### 第二条

一、 应用以下内容取代公约第一条第三款：

“三、 为本公约的目的：

（一） 一架航空器在完成登机后其所有外部舱门均已关闭时起，直至其任一此种舱门为下机目的开启时止，其间的任何时候均被视为在飞行中；在航空器迫降时，直至主管当局接管对该航空器及其所载人员和财产的责任时止，航空器应当被视为仍在飞行；和

（二） 当经营人所在国与登记国不是同一国家时，公约第四条、第五条和第十三条中所用“登记国”一词应被视为经营人所在国。”

### 第三条

应用以下内容取代公约第二条：

### “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触犯政治性刑法的犯罪或对触犯基于种族、宗教、国籍、族裔、政治见解或性别等任何理由进行歧视的刑法的犯罪，采取某种措施。”

## 第四条

应用以下内容取代公约第三条：

### “第三条

一、航空器登记国有权对机上犯下的罪行或行为行使管辖权。

一之二、下列国家也有权对机上犯下的罪行和行为行使管辖权：

(一) 作为降落地国，某项犯罪或行为是在该国领土内降落的航空器上所犯，且嫌犯仍在机上；和

(二) 作为经营人所在国，某项犯罪或行为是在不带机组租给承租人的航空器上所犯，该承租人的主要营业地在该国，或者假如该承租人没有此种营业地，其永久居所在该国。

二、各缔约国应采取必要措施，作为登记国对在该国登记的航空器上犯下的罪行确立其管辖权。

二之二、各缔约国还应采取必要措施，对以下情况下在航空器上犯下的罪行确立其管辖权：

(一) 作为降落地国，当有以下情况时：

1、某项犯罪是在其前一起飞地点或下一个预备降落地点在其领土内的航空器上所犯，而随后航空器在其领土内降落且嫌犯仍在机上；和

2、航空器或机上人员或财产的安全或机上的良好秩序和纪律受到危害；

(二) 作为经营人所在国，某项犯罪是在不带机组租给承租人的航空器上所犯，该承租人的主要营业地在该国，或者假如该承租人没有此种营业地，其永久居所在该国。

二之三、在作为降落地国行使其管辖权时，国家应考虑相关的犯罪或行为是否构成经营人所在国的犯罪。

三、本公约不排斥根据本国法律行使刑事管辖权。”

## 第五条

在公约中应加入以下内容，作为第三条之二：

### “第三条之二

如果根据第三条行使管辖权的缔约国被告知或获悉一个或多个其他缔约国正在对相同的犯罪或行为进行调查、起诉或司法程序，该缔约国应酌情与其他缔约国进行协商，以期协调其行动。本条中的义务不影响第十三条中缔约国的义务。”

## 第六条

应删除公约第五条第二款。

## 第七条

应用下列内容替代公约第六条：

### “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) 保护航空器或机内人员或财产的安全；或
- (二) 维持机上的良好秩序和纪律；或
- (三) 使他能够根据本章的规定，将此人移交主管当局或使此人离开航空器。

二、机长可以要求或授权机组其他成员提供协助，并可以请求或授权但不能强求机上安保员或旅客给予协助，来管束他有权管束的人。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，在未经授权的情况下，也可采取合理的预防措施。

三、依照相关缔约国之间双边或多边协定或安排部署的机上安保员，在有理由认为必须立即采取行动保护航空器或所载人员的安全，防止非法干扰行为，以及如果该协定或安排允许采取行动防止犯下严重罪行时，可在未经授权的情况下，采取合理的预防措施。

四、本公约中的任何规定均不得被视为缔约国有义务制定机上安保员方案，或同意授权外国机上安保员在其领土行动的双边或多边协定或安排。”

## 第八条

应用以下内容取代公约第九条：

### “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所有缔约国的主管当局。

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，应将其合法持有的证据和信息提供给该当局。”

## 第九条

应用以下内容取代公约第十条：

### “第十条

对于根据本公约所采取的行动，无论是航空器机长、任何其他机组成员、任何旅客、任何机上安保员、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而受到的待遇提起的诉讼中，概不负责。”

## 第十条

在公约中应加入以下内容，作为第十五条之二：

### “第十五条之二

一、 鼓励各缔约国采取必要措施，对在航空器上犯下第一条第一款所指罪行或行为的人启动适当刑事、行政或任何其他形式的程序，特别是：

（一）对机组成员实施人身攻击或威胁实施此种攻击；或

（二）拒绝遵守机长或以机长名义为保护航空器或机上人员或财产的安全之目的发出的合法指令。

二、 本公约的任何规定不影响各缔约国为惩处机上所犯不循规和扰乱性行为而在其本国立法制定或维持适当措施的权利。”

## 第十一条

应用以下内容取代公约第十六条第一款：

### “第十六条

一、 为在各缔约国之间引渡的目的，在航空器上所犯罪行均应被视为不仅是发生在其所发生的地点，而且也发生在根据第三条第二款和第二款之二要求确立其管辖权的缔约国领土内。”

## 第十二条

应用以下内容取代公约第十七条：

### “第十七条

一、 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。

二、各缔约国在根据本公约履行其义务或者行使准许的自行裁量权时，应根据国际法下各国的义务和责任行事。在此方面，各缔约国应考虑适当程序和公平待遇原则。”

### 第十三条

在公约中应加入以下内容，作为第十八条之二：

#### “第十八条之二

本公约中任何规定不排除根据本国法律向分别根据第八条或第九条被移交或下机的某人要求补偿所产生的任何损失的权利。”

### 第十四条

作为本议定书附件以阿拉伯文、中文和俄文写成的公约文本连同英文、法文和西班牙文的公约文本共六种文本，同等作准。

### 第十五条

在本议定书缔约国之间，公约和本议定书应作为一个单一文书一并理解和解释，并应称为经 2014 年蒙特利尔议定书修订的《东京公约》。

### 第十六条

本议定书于 2014 年 4 月 4 日在蒙特利尔向参加 2014 年 3 月 26 日至 4 月 4 日在蒙特利尔举行的国际航空法会议的国家开放签字。2014 年 4 月 4 日之后，本议定书应当在国际民用航空组织总部所在地蒙特利尔向所有国家开放签字，直至议定书依照第十八条生效。

### 第十七条

一、本议定书须经签署国批准、接受或核准。批准书、接受书或核准书应当交存于国际民用航空组织秘书长，该秘书长被指定为保存人。

二、任何未按照本条第一款批准、接受或核准本议定书的国家，可随时加入本议定书。加入书应当交存于保存人。

三、任何不是公约缔约国的国家对本议定书的批准、接受、核准或加入即是对经 2014 年蒙特利尔议定书修订的《东京公约》的批准、接受、核准或加入。

## 第十八条

一、本议定书自第二十二份批准书、接受书、核准书或加入书交存于保存人之日后第二个月的第一天生效。

二、对于在第二十二份批准书、接受书、核准书或加入书交存之后批准、接受、核准或加入本议定书的每一个国家，本议定书应当自其批准书、接受书、核准书或加入书交存之日后第二个月的第一天生效。

三、本议定书一经生效，应当由保存人向联合国登记。

## 第十九条

一、任何缔约国可书面通知保存人退出本议定书。

二、退出应当于保存人收到通知之日一年后生效。

## 第二十条

保存人应当向本议定书的所有签署国和缔约国迅速通报每项签署的日期，每一批准书、接受书、核准书或加入书交存的日期，本议定书生效的日期以及其它有关信息。

下列全权代表经正式授权，在本议定书上签字，以昭信守。

本议定书于二〇一四年四月四日在蒙特利尔签订，用中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，六种文本同等作准。经会议主席授权，由会议秘书处在此后九十天内对各种文本相互间的一致性予以验证后，此种作准即行生效。本议定书应交存国际民用航空组织，经认证的议定书副本应当由保存人分送本议定书的全体缔约国。

**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 Договариваемом 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, Договариваемые 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 Договариваемые 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 تشفيل قوتها المحرّكة بغرض الاقلاع حتى اللحظة التي ينتهى فيها شوط الهبوط .

٤- لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو فى 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 دولـة 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 ، وتععيد الطائرة وما عليها من بضائع الى 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، فإنه 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 .

حررت في طوكيو في اليوم الرابع عشر من سبتمبر/أيلول من سنة ألف وتسعمائة وثلاث وستين  
من ثلاثة نصوص رسمية محررة 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。

## 第二十二条

- 一、本公约生效后，应向联合国成员国或某一专门机构的任何成员国开放加入。
- 二、一国加入时应向国际民用航空组织交存加入书，加入应于交存加入书后的第九十天起生效。

## 第二十三条

- 一、任何缔约国均可通知国际民用航空组织而退出本公约。
- 二、退出应于国际民用航空组织接到退出通知之日起六个月后生效。

## 第二十四条

- 一、如两个或多个缔约国之间对本公约的解释或适用发生任何争端而不能以谈判解决时，经其中一方的要求，应交付仲裁。如果在要求仲裁之日起六个月内，当事国对仲裁的组成不能达成协议，任何一方可按照《国际法院规约》，要求将争端提交国际法院。
- 二、每个国家在签署、批准或加入本公约时，可以声明该国不受前款规定的约束。其他缔约国对于任何作出这种保留的缔约国，不受前款规定的约束。
- 三、遵照前款规定作出保留的任何缔约国，可以在任何时候通知国际民用航空组织撤销这一保留。

## 第二十五条

除第二十四条规定的情况外，对本公约不得作任何保留。

## 第二十六条

国际民用航空组织应将下列事项通知联合国或某一专门机构的所有成员国：

- （一）对本公约的任何签字和签字日期；
- （二）任何批准书或加入书的交存和交存日期；
- （三）本公约按照第二十一条第一款规定的生效日期；
- （四）收到退出通知和收到的日期；
- （五）收到根据第二十四条所作的任何声明或通知和收到的日期。

下列全权代表经正式授权，在本公约上签字，以昭信守。

本公约于一九六三年九月十四日在东京签订，正本一式三份，每份都用英文、法文和西班牙文写成。

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 -