



**CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN**

(Montréal, 26 mars – 4 avril 2014)

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX  
INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS**

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX  
INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS**

LES ÉTATS CONTRACTANTS DU PRÉSENT PROTOCOLE,

NOTANT que les États ont exprimé leur préoccupation quant à l'augmentation de la gravité et de la fréquence des comportements indisciplinés à bord des aéronefs qui peuvent compromettre la sécurité des aéronefs ou des personnes ou des biens, ou compromettre le bon ordre et la discipline à bord,

RECONNAISSANT la volonté de nombreux États de s'aider mutuellement afin de mettre un frein aux comportements indisciplinés et de rétablir l'ordre et la discipline à bord,

ESTIMANT que, pour répondre à ces préoccupations, il est nécessaire d'adopter des dispositions visant à amender celles de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963,

SONT CONVENUS des dispositions suivantes :

**Article I**

Le présent Protocole porte amendement de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 (ci-après appelée « la Convention »).

**Article II**

1. L'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« 3. Aux fins de la présente Convention :

- a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissage forcé, le vol est présumé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord ; et
- b) lorsque l'État de l'exploitant n'est pas l'État d'immatriculation, l'expression « l'État d'immatriculation », utilisée dans les Articles 4, 5 et 13, désigne aussi l'État de l'exploitant. »

**Article III**

L'Article 2 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« **Article 2**

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée

comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination pour tout motif comme la race, la religion, la nationalité, l'origine ethnique, l'opinion politique ou le genre. »

#### **Article IV**

L'Article 3 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

##### **« Article 3**

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

1 *bis*. Un État est également compétent pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise ou l'acte est accompli atterrit sur son territoire et que l'auteur présumé de l'infraction est encore à bord ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise ou l'acte est accompli à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État.

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

2 *bis*. Tout État contractant prend aussi les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions commises à bord d'aéronefs dans les cas suivants :

- a) en tant qu'État d'atterrissage, lorsque :
  - 1) le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise se trouve sur son territoire et que l'aéronef atterrit ensuite sur son territoire, l'auteur présumé de l'infraction étant encore à bord ; et que
  - 2) la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis ;
- b) en tant qu'État de l'exploitant, lorsque l'infraction est commise à bord d'un aéronef loué sans équipage à un preneur dont le principal établissement ou, à défaut, la résidence permanente se trouve dans ledit État.

2 *ter*. Dans l'exercice de sa compétence comme État d'atterrissage, un État examine le point de savoir si l'infraction ou l'acte en question est une infraction dans l'État de l'exploitant.

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

**Article V**

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 3 *bis* de la Convention :

**« Article 3 bis**

Si un État contractant, exerçant sa compétence au titre de l'Article 3, a été informé ou a appris autrement qu'un ou plusieurs autres États contractants mènent une enquête, une poursuite ou une instance judiciaire concernant les mêmes infractions ou actes, ledit État contractant consulte, le cas échéant, ces autres États contractants aux fins de coordonner leurs actions. Les obligations du présent Article sont sans préjudice des obligations qui incombent à un État contractant en vertu de l'Article 13 »

**Article VI**

L'Article 5, paragraphe 2, de la Convention est supprimé.

**Article VII**

L'Article 6 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

**« Article 6**

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

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

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

3. Un agent de sûreté en vol placé à bord d'un aéronef en vertu d'un accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral entre les États contractants concernés peut prendre, sans une telle autorisation, des mesures préventives raisonnables s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord en cas d'acte d'intervention illicite et, si l'accord ou l'arrangement le permet, en cas de commission d'infractions graves.

4. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation pour un État contractant d'établir un programme d'agents de sûreté en vol ou de convenir d'un

accord ou d'un arrangement bilatéral ou multilatéral autorisant des agents de sûreté en vol étrangers à agir sur son territoire. »

### **Article VIII**

L'Article 9 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

#### **« Article 9**

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout État contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.
2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un État contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet État ainsi que les raisons qui la motivent.
3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui sont légitimement en sa possession. »

### **Article IX**

L'Article 10 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

#### **« Article 10**

Si les mesures prises sont conformes à la présente Convention, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni un agent de sûreté en vol, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être tenus responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures. »

### **Article X**

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 15 *bis* de la Convention.

#### **« Article 15 bis**

1. Tout État contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées ou toute autre forme de procédure judiciaire contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou accomplit un acte dont il est fait référence à l'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, en particulier :
  - a) un acte de violence physique ou une menace d'accomplir un tel acte à l'encontre d'un membre de l'équipage ; ou

- b) un refus d'obéir à une instruction licite donnée par le commandant d'aéronef ou en son nom aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens qui s'y trouvent.

2. Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit de tout État contractant d'introduire ou de maintenir dans sa législation nationale des mesures appropriées pour sanctionner des actes d'indiscipline ou de perturbation accomplis à bord. »

## **Article XI**

L'Article 16, paragraphe 1, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

### **« Article 16**

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs sont considérées, aux fins d'extradition entre les États contractants, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des États contractants qui doivent établir leur compétence conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 2 *bis* de l'Article 3. »

## **Article XII**

L'Article 17 de la Convention est remplacé par ce qui suit :

### **« Article 17**

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

2. Tout État contractant, lorsqu'il s'acquitte de ses obligations ou lorsqu'il exerce la discrétion qui lui est permise, en vertu de la présente Convention, agit conformément aux obligations et responsabilités qui incombent aux États en vertu du droit international. À cet égard, il tient compte des principes de l'application régulière de la loi et du traitement équitable. »

## **Article XIII**

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'Article 18 *bis* de la Convention.

### **« Article 18 *bis***

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit de chercher à recouvrer, conformément au droit national, des dommages-intérêts auprès d'une personne débarquée ou remise conformément aux dispositions de l'Article 8 ou 9, respectivement. »

#### **Article XIV**

Les textes de la Convention rédigés en arabe, en chinois et en russe qui sont annexés au présent Protocole, conjointement avec les textes de la Convention rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole, font également foi.

#### **Article XV**

Entre les États contractants du présent Protocole, la Convention et le Protocole sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument, qui porte le titre « Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014 ».

#### **Article XVI**

Le présent Protocole est ouvert à Montréal le 4 avril 2014 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 26 mars au 4 avril 2014. Après le 4 avril 2014, le Protocole sera ouvert à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'il entre en vigueur conformément à l'Article XVIII.

#### **Article XVII**

1. Le présent Protocole est sujet à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

2. Tout État qui ne ratifie, n'accepte ou n'approuve pas le présent Protocole conformément au paragraphe 1 du présent article peut y adhérer à tout moment. L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du dépositaire.

3. La ratification, l'acceptation ou l'approbation du présent Protocole ou l'adhésion au présent Protocole par tout État qui n'est pas partie à la Convention a l'effet d'une ratification, d'une acceptation ou d'une approbation de la Convention de Tokyo amendée par le Protocole de Montréal, 2014, ou d'une adhésion à cette Convention.

#### **Article XVIII**

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout État qui ratifie, accepte ou approuve le présent Protocole, ou qui y adhère, après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le Protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt par cet État de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Dès que le présent Protocole entrera en vigueur, il sera enregistré auprès des Nations Unies par le dépositaire.

#### **Article XIX**

1. Tout État contractant peut dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

#### **Article XX**

Le dépositaire notifiera rapidement à tous les États signataires et à tous les États contractants du présent Protocole la date de chaque signature, la date du dépôt de chaque instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion, la date d'entrée en vigueur du présent Protocole et d'autres renseignements pertinents.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le quatrième jour du mois d'avril de l'an deux mille quatorze dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi après la vérification effectuée par le Secrétariat de la Conférence, sous l'autorité du Président de la Conférence, dans les quatre-vingt-dix jours suivant cette date, pour ce qui est de la concordance des textes entre eux. Le présent Protocole sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États contractants du présent Protocole.

**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 والضيّط 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 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، 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 ممن أراضيهما .

#### 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 دوليــــة 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，在对他的保护和他安全方面，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 -