PROTOCOL

To Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft

Done at Montréal on 4 April 2014

PROTOCOLE

portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs

Fait à Montréal le 4 avril 2014

PROTOCOLO

que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves

Hecho en Montreal el 4 de abril de 2014

ПРОТОКОЛ,

изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов

Совершено в Монреале 4 апреля 2014 года

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

2014 年 4 月 4 日订于蒙特利尔

بروتوكول

تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات

حُرِّر في مونتريال في ٤ أبريل/نيسان ٢٠١٤

MONTRÉAL
4 APRIL 2014

MONTRÉAL
4 AVRIL 2014

MONTREAL
4 DE ABRIL DE 2014

МОНРЕАЛЬ
4 АПРЕЛЯ 2014 ГОДА

蒙特利尔
2014 年 4 月 4 日

مونتريال
٤ أبريل ٢٠١٤

PROTOCOL

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

THE CONTRACTING STATES TO THIS PROTOCOL,

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

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

Article II

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

"Article 1

3. For the purposes of this Convention:

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

   b) when the State of the operator is not the same as the State of registration, the term "the State of registration", as used in Articles 4, 5 and 13 of the Convention shall be deemed to be the State of the operator."

Article III

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

"**Article 2**

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on discrimination on any ground such as race, religion, nationality, ethnic origin, political opinion or gender."

Article IV

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

"**Article 3**

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

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

a) as the State of landing, when the aircraft on board which the offence or act is committed lands in its territory with the alleged offender still on board; and

b) as the State of the operator, when the offence or act is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.

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

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

a) as the State of landing, when:

i) the aircraft on board which the offence is committed has its last point of take-off or next point of intended landing within its territory, and the aircraft subsequently lands in its territory with the alleged offender still on board; and

ii) the safety of the aircraft or of persons or property therein, or good order and discipline on board, is jeopardized;

b) as the State of the operator, when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.

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

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

Article V

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

"**Article 3 *bis***

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

Article VI

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

Article VII

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

"**Article 6**

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

a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or

b) to maintain good order and discipline on board; or

c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.

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

3. An in-flight security officer deployed pursuant to a bilateral or multilateral agreement or arrangement between the relevant Contracting States may take reasonable preventive measures without such authorization when he has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft or persons therein from an act of unlawful interference, and, if the agreement or arrangement so allows, from the commission of serious offences.

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

Article VIII

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

"**Article 9**

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

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

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

Article IX

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

"**Article 10**

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, any in-flight security officer, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken."

Article X

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

"**Article 15 *bis***

1. Each Contracting State is encouraged to take such measures as may be necessary to initiate appropriate criminal, administrative or any other forms of legal proceedings against any person who commits on board an aircraft an offence or act referred to in Article 1, paragraph 1, in particular:

   a) physical assault or a threat to commit such assault against a crew member; or

   b) refusal to follow a lawful instruction given by or on behalf of the aircraft commander for the purpose of protecting the safety of the aircraft or of persons or property therein.

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

Article XI

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

"**Article 16**

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

Article XII

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

"**Article 17**

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

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

Article XIII

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

"**Article 18 *bis***

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

Article XIV

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

Article XV

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

Article XVI

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

Article XVII

1. This Protocol is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, who is hereby designated as the Depositary.

2. Any State which does not ratify, accept or approve this Protocol in accordance with paragraph 1 of this Article may accede to it at any time. The instruments of accession shall be deposited with the Depositary.

3. Ratification, acceptance, approval or accession to this Protocol by any State which is not a Contracting State to the Convention shall have the effect of ratification, acceptance, approval or accession to the Tokyo Convention as amended by the Montréal Protocol, 2014.

Article XVIII

1. This Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary.

2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to this Protocol after the deposit of the twenty-second instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

3. As soon as this Protocol enters into force, it shall be registered with the United Nations by the Depositary.

Article XIX

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

2. Denunciation shall take effect one year following the date on which notification is received by the Depositary.

Article XX

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

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

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

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

L'Article 1er, paragraphe 3, de la Convention est remplacé par ce qui suit :

« Article 1

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 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 1er, 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 1er, 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.

PROTOCOLO

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

LOS ESTADOS CONTRATANTES EN EL PRESENTE PROTOCOLO,

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

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

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

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

Artículo I

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

Artículo II

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

"Artículo 1

3. Para los fines del presente Convenio:

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

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

Artículo III

Sustitúyase el Artículo 2 del Convenio por lo siguiente:

"Artículo 2

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición de este Convenio se interpretará en el sentido de que autoriza o exige medida alguna en caso de infracciones a las leyes penales de carácter político o basadas en discriminación por cualquier motivo, tal como raza, religión, nacionalidad, origen étnico, opinión política o género".

Artículo IV

Sustitúyase el Artículo 3 del Convenio por lo siguiente:

"Artículo 3

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

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

a) en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción o el acto aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y

b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción o el acto es cometido a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado.

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

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

a) en calidad de Estado de aterrizaje, si:

i) la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción tiene su último punto de despegue o próximo punto de aterrizaje previsto dentro de su territorio y posteriormente aterriza en su territorio con el presunto infractor todavía a bordo; y

ii) se pone en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo o el buen orden y la disciplina a bordo;

b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción es cometida a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado.

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

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

Artículo V

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

"Artículo 3 *bis*

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

Artículo VI

Suprímase el párrafo 2 del Artículo 5 del Convenio.

Artículo VII

Sustitúyase el Artículo 6 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 6

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

    a) para proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o bienes en la misma; o

    b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o

    c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

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

3. Un oficial de seguridad de a bordo que va en una aeronave conforme a un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral entre los Estados contratantes pertinentes podrá tomar medidas preventivas razonables sin tal autorización cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave o de las personas en la misma de un acto de interferencia ilícita y, si el acuerdo o arreglo lo permite, de la comisión de infracciones graves.

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

Artículo VIII

Sustitúyase el Artículo 9 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 9

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

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

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

Artículo IX

Sustitúyase el Artículo 10 del Convenio por lo siguiente:

"Artículo 10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, cualquier oficial de seguridad de a bordo, el propietario, el explotador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas".

Artículo X

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

"Artículo 15 *bis*

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

   a) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación; o

   b) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma.

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

Artículo XI

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

“Artículo 16

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

Artículo XII

Sustitúyase el Artículo 17 del Convenio por lo siguiente:

“Artículo 17

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

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

Artículo XIII

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

“Artículo 18 *bis*

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

Artículo XIV

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

Artículo XV

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

Artículo XVI

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

Artículo XVII

1. El presente Protocolo se someterá a la ratificación, aceptación o aprobación de los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación se depositarán ante el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que por el presente se designa Depositario.

2. Todo Estado que no ratifique, acepte o apruebe el presente Protocolo de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1 de este Artículo podrá adherirse al mismo en cualquier oportunidad. El instrumento de adhesión se depositará ante el Depositario.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Estado contratante en el Convenio tendrá el efecto de ratificar, aceptar, aprobar o adherirse al Convenio de Tokio modificado por el Protocolo de Montreal de 2014.

Artículo XVIII

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

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

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

Artículo XIX

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

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

Artículo XX

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

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

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

ПРОТОКОЛ,

ИЗМЕНЯЮЩИЙ КОНВЕНЦИЮ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ, СОВЕРШАЕМЫХ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА,

ОТМЕЧАЯ обеспокоенность государств ростом числа и повышением степени серьезности случаев недисциплинированного поведения на борту воздушных судов, что может угрожать безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества либо создавать угрозу поддержанию должного порядка и дисциплины на борту,

ПРИЗНАВАЯ желание многих государств оказывать помощь друг другу в целях пресечения недисциплинированного поведения и восстановления должного порядка и дисциплины на борту воздушных судов,

СЧИТАЯ, что для устранения такой обеспокоенности необходимо принять положения, дополняющие положения *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года,

СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

Статья I

Настоящий Протокол изменяет *Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, подписанную в Токио 14 сентября 1963 года (далее именуемую "Конвенцией").

Статья II

Пункт 3 Статьи 1 Конвенции заменяется следующим:

"Статья 1

3. Для целей настоящей Конвенции:

a) воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор,

пока компетентные органы не примут на себя ответственность за воздушное судно, а также за лиц и имущество, находящихся на борту;

b) если государство эксплуатанта не является государством регистрации, считается, что термин "государство регистрации", используемый в Статьях 4, 5 и 13 настоящей Конвенции, означает государство эксплуатанта."

Статья III

Статья 2 Конвенции заменяется следующим текстом:

"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 дискриминации по признаку расы, религии, национальности, этнического происхождения, политических убеждений или пола."

Статья IV

Статья 3 Конвенции заменяется следующим текстом:

"Статья 3

1. Государство регистрации воздушного судна правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту.

1 *bis*. Государство также правомочно осуществлять юрисдикцию в отношении преступлений и актов, совершенных на борту:

a) в качестве государства посадки, если воздушное судно, на борту которого совершено преступление или совершен акт, выполняет посадку на его территории с находящимся на борту предполагаемым преступником;

b) в качестве государства эксплуатанта, если преступление совершено или акт совершен на борту воздушного судна, арендованного без экипажа арендатором, чье основное место деятельности или, если арендатор не имеет такого места деятельности, чье постоянное место пребывания находится в этом государстве.

2. Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в качестве государства регистрации в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, зарегистрированных в таком государстве.

2 *bis*. Каждое Договаривающееся государство принимает также такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления своей юрисдикции в отношении преступлений, совершенных на борту воздушных судов, в следующих случаях:

a) в качестве государства посадки, если:

i) воздушное судно, на борту которого совершено преступление, имеет свой последний пункт взлета или следующий пункт намеченной посадки на его территории и воздушное судно затем выполняет на его территории посадку с находящимся на борту предполагаемым преступником;

ii) создается угроза безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо поддержанию должного порядка и дисциплины на борту;

b) в качестве государства эксплуатанта, если преступление совершено или акт совершен на борту воздушного судна, арендованного без экипажа арендатором, чье основное место деятельности или, если арендатор не имеет такого места деятельности, чье постоянное место пребывания находится в этом государстве.

2 *ter*. При осуществлении своей юрисдикции в качестве государства посадки любое государство принимает во внимание, является ли рассматриваемое преступление преступлением в государстве эксплуатанта.

3. Настоящая Конвенция не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством."

Статья V

Следующий текст добавляется в качестве Статьи 3 *bis* Конвенции:

"**Статья 3 *bis***

Если Договаривающееся государство, осуществляющее свою юрисдикцию согласно Статье 3, уведомлено или иным образом информировано о том, что одно или несколько других Договаривающихся государств проводят следствие, судебное преследование или судебное разбирательство в отношении тех же преступлений или актов, это Договаривающееся государство в соответствующих случаях проводит консультации с такими другими Договаривающимися

государствами в целях координации их действий. Обязательства, указанные в настоящей Статье, не ущемляют обязательств Договаривающегося государства по Статье 13."

Статья VI

Пункт 2 Статьи 5 Конвенции исключается.

Статья VII

Статья 6 Конвенции заменяется следующей:

"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 сотрудников службы безопасности на борту или 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.

3. Сотрудник службы безопасности на борту, используемый в соответствии с двусторонним или многосторонним соглашением или договоренностью между соответствующими Договаривающимися государствами, может принять разумные превентивные меры без такого разрешения, если он имеет достаточные основания полагать, что такие меры необходимо принять немедленно для обеспечения защиты воздушного судна либо находящихся

на нем лиц от акта незаконного вмешательства и, если соглашение или договоренность допускает это, от совершения тяжких преступлений.

4. Ничто в настоящей Конвенции не считается создающим обязательство для Договаривающегося государства учреждать программу обеспечения безопасности в полете или соглашаться на заключение двустороннего или многостороннего соглашения или договоренности, позволяющих иностранным сотрудникам службы безопасности на борту действовать на его территории."

Статья VIII

Статья 9 Конвенции заменяются следующим текстом:

"Статья 9

1. Командир воздушного судна может передать компетентным органам любого Договаривающегося государства, на территории которого воздушное судно выполняет 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.

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 располагает на законном основании."

Статья IX

Статья 10 Конвенции заменяется следующей:

"Статья 10

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, пассажир, сотрудник службы безопасности на борту, 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."

Статья X

Следующее добавляется в качестве Статье 15 *bis* Конвенции:

"Статья 15 *bis*

1. Каждое Договаривающееся государство поощряется к принятию таких мер, которые могут оказаться необходимыми для возбуждения надлежащего уголовного, административного производства или любого другого вида судопроизводства против любого лица, совершающего на борту воздушного судна преступление или акт, указанные в пункте 1 Статьи 1, в частности:

   a) физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение; или

   b) отказ выполнять законные указания, данные командиром воздушного судна или от его имени, в целях обеспечения безопасности воздушного судна, находящихся на его борту пассажиров или имущества.

2. Ничто в настоящей Конвенции не ущемляет права каждого Договаривающегося государства вводить в свое национальное законодательство или сохранять в нем надлежащие меры наказания за совершаемые на борту акты недисциплинированного или нарушающего порядок поведения."

Статья XI

Пункт 1 Статьи 16 Конвенции заменяется следующим:

"Статья 16

1. Преступления, совершенные на борту воздушного судна, рассматриваются для целей выдачи между Договаривающимися государствами, как если бы они были совершены не только в месте их совершения, но также и на территориях Договаривающихся государств, которым требуется установить свою юрисдикцию в соответствии с пунктами 2 и 2 *bis* Статьи 3."

Статья XII

Статья 17 Конвенции заменяется следующей:

"Статья 17

1. 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.

2. Каждое Договаривающееся государство, выполняя свои обязательства или пользуясь допустимой свободой действий согласно настоящей Конвенции, действует в соответствии с обязательствами и обязанностями государств, предусмотренными международным правом. В этом отношении каждое Договаривающееся государство уделяет внимание соблюдению принципов надлежащей правовой процедуры и справедливого обращения."

Статья XIII

Следующее добавляется в качестве Статьи 18 *bis* Конвенции:

"Статья 18 *bis*

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует осуществлению любого права требовать в соответствии с национальным законодательством возмещения ущерба, понесенного в результате высадки или передачи лица согласно Статье 8 или 9, соответственно."

Статья XIV

Тексты настоящей Конвенции на арабском, китайском и русском языках, прилагаемые к настоящему Протоколу, вместе с текстами Конвенции на английском, испанском и французском языках составляют тексты, равно аутентичные на этих шести языках.

Статья XV

Между Договаривающимися государствами настоящего Протокола Конвенция и настоящий Протокол будут рассматриваться и толковаться как единый документ, который будет называться Токийской конвенцией, измененной Монреальским протоколом 2014 года.

Статья XVI

Настоящий Протокол открыт для подписания в Монреале 4 апреля 2014 года государствами, участвовавшими в Международной конференции по воздушному праву в Монреале с 26 марта по 4 апреля 2014 года. После 4 апреля 2014 года Протокол будет открыт

для подписания всеми государствами в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале до вступления его в силу в соответствии со Статьей XVIII.

Статья XVII

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации, принятию или утверждению подписавшими его государствами. Документы о ратификации, принятии или утверждении сдаются на хранение Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации, который настоящим назначается депозитарием.

2. Любое государство, которое не ратифицировало, не приняло или не утвердило настоящий Протокол в соответствии с пунктом 1 настоящей Статьи, может присоединиться к нему в любое время. Документы о присоединении сдаются на хранение депозитарию.

3. Ратификация, принятие, утверждение настоящего Протокола или присоединение к нему любым государством, которое не является участником Конвенции, считается ратификацией, принятием, утверждением или присоединением к Токийской конвенции, измененной Монреальским протоколом 2014 года.

Статья XVIII

1. Настоящий Протокол вступает в силу в первый день второго месяца после даты сдачи на хранение депозитарию двадцать второго документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

2. Для каждого государства, ратифицировавшего, принявшего, утвердившего настоящий Протокол или присоединившегося к нему после сдачи на хранение двадцать второго документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящий Протокол вступает в силу в первый день второго месяца после даты сдачи на хранение таким государством документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

3. Как только настоящий Протокол вступает в силу, он регистрируется в Организации Объединенных Наций депозитарием.

Статья XIX

1. Любое Договаривающееся государство может денонсировать настоящий Протокол путем уведомления депозитария в письменном виде.

2. Денонсация вступает в силу через один год после даты получения уведомления депозитарием.

Статья XX

Депозитарий незамедлительно информирует все Договаривающиеся государства настоящего Протокола и все государства, подписавшие настоящий Протокол или присоединившиеся к нему, о дате каждого подписания, дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении и дате вступления в силу настоящего Протокола и сообщает им другую соответствующую информацию.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО в Монреале четвертого дня апреля месяца две тысячи четырнадцатого года на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными, приобретая такую аутентичность после проверки секретариатом Конференции в рамках полномочий Председателя Конференции в течение девяноста дней с указанной здесь даты на предмет приведения их в соответствие друг с другом. Настоящий Протокол остается на хранении в архивах Международной организации гражданской авиации, а его заверенные копии направляются депозитарием всем Договаривающимся государствам настоящего Протокола.

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；

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

应用以下内容取代公约第一条第三款：

“第一条

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。

بروتوكول

لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

إن الدول المتعاقدة في هذا البروتوكول،

إذ تلاحظ أن دولاً قد أعربت عن قلقها إزاء تصاعد حدة وتواتر السلوك غير المنضبط على متن الطائرات مما قد يعرض سلامة الطائرات أو الأشخاص أو الممتلكات عليها للخطر أو قد يخّل بحسن النظام والانضباط على متنها؛

وإذ تدرك رغبة العديد من الدول في مساعدة بعضها البعض في كبح السلوك غير المنضبط واستعادة حسن النظام والانضباط على متن الطائرات؛

واذ تعتقد أنه يلزم، من أجل معالجة أوجه القلق هذه، اعتماد أحكام تعّدل تلك الواردة في "اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" الموقعة في طوكيو في ١٩٦٣/٩/١٤؛

قد اتفقت على ما يلي:

المادة الأولى

يعّدل هذا البروتوكول "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات"، الموقعة في طوكيو في ١٩٦٣/٩/١٤ (والمشار إليها في ما يلي بعبارة "الاتفاقية").

المادة الثانية

يستعاض عن الفقرة ٣ من المادة ١ من الاتفاقية بما يلي:

"**المادة ١**

٣- لأغراض هذه الاتفاقية:

أ) تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها ولغاية اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم؛ وفي حالة الهبوط الاضطراري، تعتبر الرحلة متواصلة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولة عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات على متنها؛

ب) عندما لا تكون دولة المشغل هي نفسها دولة التسجيل، فإن مصطلح "دولة التسجيل"، على النحو الوارد في المواد ٤ و٥ و١٣ من الاتفاقية ، يعني دولة المشغل."

المادة الثالثة

يُستعاض عن المادة ٢ من الاتفاقية بما يلي:

"**المادة ٢**

مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٤، وباستثناء الحالات التي تقتضيها سلامة الطائرة أو سلامة الركاب أو الممتلكات على متنها، لا يجوز تفسير أي بند في هذه الاتفاقية على أنه يصرح أو يشترط اتخاذ أي إجراءات بصدد الجرائم المخالفة لقوانين العقوبات ذات الطابع السياسي أو تلك القائمة على التمييز على أي أساس مثل العنصر أو الدين أو الجنسية أو الأصل العرقي أو الرأي السياسي أو الجنس."

المادة الرابعة

يُستعاض عن المادة ٣ من الاتفاقية بما يلي:

"**المادة ٣**

١- يكون لدولة تسجيل الطائرة أهلية ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم والأفعال التي ترتكب على متن تلك الطائرة.

١ مكرر – تتمتع الدولة أيضاً بصلاحية ممارسة اختصاصها القضائي على الأفعال أو الجرائم المرتكبة على متن الطائرة:

أ) بصفتها دولة الهبوط، عندما تهبط الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة أو يُرتكب على متنها الفعل في إقليمها والشخص الذي يدعى ارتكابه للجريمة أو للفعل لايزال على متنها؛

ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تُرتكب الجريمة أو يُرتكب الفعل على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة أو، إذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي، يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة.

٢- تتخذ كل دولة متعاقدة ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي بوصفها دولة التسجيل على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات المسجّلة في تلك الدولة.

٢ مكرر– تتخذ كل دولة متعاقدة أيضاً ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم المُرتكبة على متن الطائرات في الحالات التالية:

أ) بصفتها دولة الهبوط، عندما:

١) تكون النقطة الأخيرة للإقلاع أو نقطة الهبوط المقصود التالية للطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة في إقليمها، وتهبط الطائرة بعد ذلك في إقليمها والشخص الذي يُدّعى ارتكابه للجريمة لا يزال على متنها؛

٢) تتعرّض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها للخطر، أو يتعرّض حسن النظام والانضباط على متنها للخطر ؛

ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي تُرتكب على متنها الجريمة طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة، أو إذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي، يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة.

٢ *ثالثاً* — تنظر الدولة، عند ممارستها لاختصاصها القضائي باعتبارها دولة الهبوط، في ما إذا كانت الجريمة المعنية تشكل جريمة في دول المشغّل.

٣- لا تحول هذه الاتفاقية دون ممارسة أي اختصاص جنائي وفقاً للقانون الوطني."

المادة الخامسة

يُستعاض عن المادة ٣ مكرر بما يلي:

"**المادة ٣ مكرر**

في حالة إخطار أي دولة متعاقدة، تمارس اختصاصها القضائي بموجب المادة ٣، أو إذا علمت بصورة أخرى، أن هناك دولة متعاقدة أخرى أو أكثر تجري تحقيقاً أو ملاحقة أو تتخذ إجراءات قضائية بصدد نفس الجرائم أو الأفعال، على هذه الدولة المتعاقدة أن تجري ما يلزم من مشاورات مع الدول المتعاقدة الأخرى بهدف تنسيق إجراءاتها. ولا تخّل الالتزامات الواردة في هذه المادة بالتزامات أي دولة متعاقدة بموجب المادة ١٣."

المادة السادسة

تُحذف الفقرة ٢ من المادة ٥ من الاتفاقية.

المادة السابعة

يُستعاض عن المادة ٦ من الاتفاقية بما يلي:

"**المادة ٦**

١- يجوز لقائد الطائرة عندما تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد أن شخصاً ارتكب، أو على وشك أن يرتكب، على متن الطائرة، جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة ١ من المادة الأولى، أن يفرض على مثل هذا الشخص تدابير معقولة بما فيها تقييد الحركة تكون ضرورية لما يلي:

أ) لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها،

ب) أو لحفظ حسن النظام والانضباط على متن الطائرة،

ج) أو لتمكينه من تسليم ذلك الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزاله طبقا لأحكام هذا الباب.

٢- يجوز لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرّح لهم بمساعدته في تقييد حركة أي شخص يكون له الحق في تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من حراس الأمن على متن الطائرة أو الركاب أو أن يصرّح لهم بتقديمها دونما إلزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

٣- يجوز لحارس الأمن المُعيّن على متن الطائرة بموجب اتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف بين الدول المتعاقدة المعنية أن يتخذ تدابير وقائية معقولة بدون تصريح عندما تتوافر لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص على متنها من فعل من أفعال التدخل غير المشروع، وكذلك من ارتكاب جرائم خطيرة إذا كان الاتفاق أو الترتيب يسمحا بذلك، .

٤- ليس في هذه الاتفاقية ما ينشئ التزاماً على دولة متعاقدة بوضع برنامج خاص بحراس الأمن على متن الطائرة أو إبرام اتفاق أو ترتيب ثنائي أو متعدد الأطراف يسمح لحراس الأمن الأجانب على متن الطائرة بالعمل داخل أراضيها."

المادة الثامنة

يُستعاض عن المادة ٩ من الاتفاقية بما يلي:

"**المادة ٩**

١- يجوز لقائد الطائرة متى توفرت لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد بأن شخصاً على متن الطائرة قد ارتكب فعلاً يشكل، في رأيه، جريمة جسيمة، أن يسلّم ذلك الشخص للسلطات المختصة في أي دولة متعاقدة تهبط الطائرة في إقليمها.

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

٣- يزوّد قائد الطائرة السلطات التي يسلّم مرتكب الجريمة المشتبه فيه إليها وفقاً لأحكام هذه المادة بالأدلة والمعلومات التي تكون في حوزته على نحو مشروع."

المادة التاسعة

يُستعاض عن المادة ١٠ من الاتفاقية بما يلي:

"**المادة ١٠**

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها أو أي راكب أو أي حارس أمن على متن الطائرة أو المالك أو المشغّل للطائرة أو الشخص الذي تسيّر الرحلة لحسابه مسؤولاً في أية دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله."

المادة العاشرة

يُضاف ما يلي بوصفه المادة الخامسة عشرة مكرر من الاتفاقية:

"**المادة ١٥ مكرر**

١- تُشجَع كل دولة متعاقدة على أن تتخذ من التدابير ما قد يكون ضرورياً لبدء إجراءات جنائية أو إدارية أو أي أشكال أخرى من الإجراءات القانونية الملائمة ضد أي شخص يرتكب على متن طائرة جريمة أو فعلاً مشاراً إليه في الفقرة ١ من المادة ١، وخاصة:

أ) الاعتداء البدني أو التهديد بارتكاب مثل هذا الاعتداء على أحد أعضاء الطاقم؛

ب) أو رفض اتباع تعليمات قانونية أعطاها قائد الطائرة أو أعطيت بالنيابة عنه لغرض حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.

٢- ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق كل دولة متعاقدة في أن تسن أو تبقي في تشريعاتها الوطنية تدابير ملائمة للمعاقبة على الأفعال غير المنضبطة والمشاغبة التي ترتكب على متن الطائرة."

المادة الحادية عشرة

يُستعاض عن الفقرة ١ من المادة ١٦ من الاتفاقية بما يلي:

"**المادة ١٦**

١- لأغراض تسليم الأشخاص بين الدول المتعاقدة، تُعتبر الجرائم المرتكبة على متن الطائرات كما لو كانت قد ارتكبت ليس فحسب في مكان وقوعها بل أيضاً في أراضي الدول المتعاقدة التي يتوجب عليها أن تقيم اختصاصها القضائي وفقاً للفقرتين ٢ و٢ مكرر من المادة ٣."

المادة الثانية عشرة

يُستعاض عن المادة ١٧ من الاتفاقية بما يلي:

"**المادة ١٧**

١- عند اتخاذ أي تدابير لإجراء التحقيق أو إلقاء القبض أو ممارسة الاختصاص القضائي بشكل آخر فيما يرتبط بأي جريمة تُرتكب على متن إحدى الطائرات، على الدول المتعاقدة أن تولي الاعتبار الواجب للسلامة والمصالح الأخرى للملاحة الجوية وأن تتصرف بحيث تتفادى أي تأخير غير ضروري بالنسبة للطائرة أو الركاب أو الطاقم أو البضائع.

٢- تتصرف كل دولة متعاقدة عند الوفاء بالتزاماتها، أو ممارستها لسلطة تقديرية مخولة لها بموجب الاتفاقية، وفقا لالتزامات ومسؤوليات الدول بمقتضى القانون الدولي. وفي هذا الصدد، تولي كل دولة متعاقدة اعتبارا خاصا لمبادئ مراعاة الأصول القانونية والمعاملة المنصفة."

المادة الثالثة عشرة

يُضاف ما يلي بوصفه المادة ١٨ مكرر من الاتفاقية:

"**المادة ١٨ مكرر**

ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الحق في السعي إلى الحصول، وفقا للقانون الوطني، على تعويض عن أي أضرار من الشخص الذي تم تسليمه أو إنزاله وفقا للمادتين ٨ أو ٩ على التوالي."

المادة الرابعة عشرة

تشكل نصوص الاتفاقية باللغات العربية والصينية والروسية المرفقة بهذا البروتوكول، إلى جانب نصوص الاتفاقية باللغات الإنجليزية والفرنسية والإسبانية، نصوصاً متساوية في الحجية باللغات الست.

المادة الخامسة عشرة

كما هو الشأن فيما بين الدول المتعاقدة في هذا البروتوكول، تُقرأ وتُفَسر الاتفاقية وهذا البروتوكول معاً كوثيقة واحدة تُعرف باسم "اتفاقية طوكيو" بصيغتها المعّدلة بموجب بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤.

المادة السادسة عشرة

يُفتح باب التوقيع على هذا البروتوكول في مونتريال في ٢٠١٤/٤/٤ للدول المشاركة في المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد في مونتريال في الفترة من ٢٠١٤/٣/٢٦ إلى ٢٠١٤/٤/٤. وبعد ٢٠١٤/٤/٤، يكون باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحاً لجميع الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال حتى دخوله حيز النفاذ وفقاً للمادة المادة الثامنة عشرة.

المادة السابعة عشرة

١- يخضع هذا البروتوكول للتصديق أو القبول أو الموافقة من قبل الدول الموقعة عليه. وتودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة لدى الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، الذي يُعيَّن بمقتضى هذا بوصفه جهة الإيداع.

٢- يجوز لأي دولة لم تصدق على هذا البروتوكول أو تقبله أو توافق عليه وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة أن تنضم إليه في أي وقت. وتودع وثائق الانضمام لدى جهة الإيداع.

٣- يكون للتصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه من جانب أي دولة غير طرف في الاتفاقية أثر التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام إلى "اتفاقية طوكيو" بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤.

المادة الثامنة عشرة

١- يبدأ نفاذ هذا البروتوكول في اليوم الأول من الشهر الثاني من تاريخ إيداع الوثيقة الثانية والعشرين من وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الإيداع.

٢- ويبدأ نفاذ هذا البروتوكول بالنسبة إلى كل دولة تصدق عليه أو تقبله أو توافق عليه أو تنضم إليه بعد إيداع الوثيقة الثانية والعشرين من وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام في اليوم الأول من الشهر الثاني من تاريخ إيداع تلك الدولة وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام الخاصة بها.

٣- بمجرد دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ، تُسجله جهة الإيداع لدى الأمم المتحدة.

المادة التاسعة عشرة

١- لأي دولة متعاقدة أن تنقض هذا البروتوكول بتوجيه إخطار كتابي إلى جهة الإيداع.

٢- يبدأ سريان مفعول هذا النقض بعد سنة من تاريخ استلام جهة الإيداع لهذا الإخطار.

المادة العشرون

تُخطر جهة الإيداع فوراً جميع الدول الموقعة والمتعاقدة في هذا البروتوكول بتاريخ كل توقيع وتاريخ إيداع كل وثيقة من وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام وتاريخ بدء نفاذ البروتوكول وبالمعلومات الأخرى ذات الصلة به.

وإثباتاً لما تقدم، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخولون حسب الأصول، بالتوقيع على هذا البروتوكول.

حُرر في مونتريال في هذا اليوم الرابع من شهر أبريل/نيسان من عام ألفين وأربعة عشر باللغات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية، علماً بأن جميع النصوص متساوية في الحجية، ويبدأ نفاذ هذه الحجية عندما تتحقق أمانة المؤتمر، تحت سلطة رئيس المؤتمر، في غضون تسعين يوماً من تاريخه، من تطابق النصوص فيما بينها. ويودع هذا البروتوكول لدى منظمة الطيران المدني الدولي وتُحال نسخ مصدقة من جانب جهة الإيداع إلى جميع الدول المتعاقدة في هذا البروتوكول.

ANNEX 1

_____

ANNEXE 1

_____

ANEXO 1

_____

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

_____

附件 1

_____

المرفق ١

_____

КОНВЕНЦИЯ

О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ

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

c) 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 a) или b) 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 b) 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 его 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 гражданами 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 и 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 организацией 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.

— КОНЕЦ —

ANNEX 2

_____

ANNEXE 2

_____

ANEXO 2

_____

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

_____

附件 2

_____

المرفق ٢

_____

اتفاقية

بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

ان الدول الأطراف في هذه الاتفاقية

قد اتفقت على الآتي:

الباب الأول — مجال تطبيق الاتفاقية

المادة الأولى

١- تطبّق 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 فعلاً للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال على متنها، أو التي تعرّض للخطر حسن النظام والضبط على متنها.

٢- فيما عدا ما نص عليه من أحكام في الباب الثالث، تطبّق 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 إما في حالة طيران أو فوق سطح أعالي البحار أو فوق سطح أية منطقة لا تشكل جزءاً من إقليم أية دولة.

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

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

المادة الثانية

مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة، وبشرط مراعاة مقتضيات سلامة الطائرة وسلامة الركاب أو الأموال على متنها، لا يفسّر أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية على أنه يخوّل أو يقتضي القيام بأي اجراء فيما يتعلق بمخالفات القوانين الجنائية ذات الصبغة السياسية أو التي تقوم على تمييز عنصري أو ديني.

الباب الثاني — الاختصاص القضائي

المادة الثالثة

١- يكون لدولة تسجيل الطائرة أهلية ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم والأفعال التي ترتكب على متن تلك الطائرة.

٢- تتخذ كل دولة متعاقدة الاجراءات الضرورية لوضع أسس اختصاصها القضائي بصفتها دولة التسجيل، وذلك بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجّلة في تلك الدولة.

٣- لا تستبعد هذه الاتفاقية أي اختصاص جنائي يمارس وفقاً للقوانين الوطنية.

المادة الرابعة

لا يجوز لدولة متعاقدة حال كونها غير دولة التسجيل أن تتعرّض لطائرة في حالة طيران من أجل أن تمارس اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ما ارتكبت على متن تلك الطائرة الا في 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 انتهاكاً لأية قواعد أو أنظمة سارية في تلك الدولة وتتعلق بالطيران أو بتحركات الطائرات،

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

الباب الثالث — سلطات قائد الطائرة

المادة الخامسة

١- لا تسري 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 اقليم أية دولة، الا اذا كانت آخر نقطة للإقلاع أو كانت النقطة التالية للهبوط المقصود تقع في دولة أخرى غير دولة التسجيل أو اذا 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 اغلاق كل أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب اليها 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 احدى الجرائم أو الأفعال المشار اليها 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 والضبط على متن الطائرة،

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

٢- لقائد الطائرة أن يقتضي 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 في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ اجراءات 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 اجراءات التحفظ التي تتخذ تجاه شخص ما وفقاً لأحكام المادة السادسة فيما وراء أية نقطة تهبط فيها الطائرة الا:

أ) اذا كانت تلك النقطة تقع في اقليم دولة غير متعاقدة وترفض سلطات تلك الدولة السماح بإنزال ذلك الشخص أو اذا كانت اجراءات التحفظ قد فرضت وفقاً للفقرة ١ ج) من المادة السادسة لتمكين تسليمه للسلطات المختصة،

ب) اذا هبطت الطائرة هبوطاً اضطرارياً ولم يكن في مقدور قائد الطائرة أن يسلّم ذلك الشخص للسلطات المختصة، أو

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

٢- يقوم قائد الطائرة، في أقرب وقت ممكن عملياً، واذا أمكن قبل هبوط الطائرة في اقليم دولة ما وعلى متنها شخص تحت التحفظ وفقاً 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 شخصاً ما على متن الطائرة قد ارتكب أو يشرع في ارتكاب أحد الأفعال المشار اليها في الفقرة الفرعية ب) من الفقرة ١ بالمادة الأولى، انزال ذلك الشخص في اقليم أية دولة تهبط فيها الطائرة، بقدر ما يكون ذلك الاجراء ضرورياً لأغراض الفقرة الفرعية أ) أو ب) من الفقرة ١ بالمادة السادسة.

٢- يبلغ قائد الطائرة سلطات الدولة التي يقوم فيها بإنزال أي شخص طبقاً لأحكام هذه المادة بواقعة ذلك الانزال وبالأسباب التي دعت اليه.

المادة التاسعة

١- يجوز لقائد الطائرة متى توافرت لديه أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد بأن شخصاً على متن الطائرة قد ارتكب فعلاً يشكل، في رأيه، جريمة جسيمة طبقاً لقانون العقوبات في دولة تسجيل الطائرة، أن يسلّم ذلك الشخص للسلطات المختصة في أية دولة متعاقدة تهبط الطائرة في اقليمها.

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

٣- يزوّد قائد الطائرة السلطات التي يسلّم الجاني المشتبه فيه إليها وفقاً لأحكام هذه المادة بالأدلة والمعلومات التي تكون في حوزته شرعاً بمقتضى لقانون دولة تسجيل الطائرة.

المادة العاشرة

بالنسبة للاجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية، لا يعد 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 الاجراءات 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 الاجراءات الملائمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو للاحتفاظ بسيطرته عليها.

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

الباب الخامس — سلطات الدول والتزاماتها

المادة الثانية عشرة

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

المادة الثالثة عشرة

١- تتسلّم أية دولة متعاقدة أي شخص يقوم قائد الطائرة بتسليمه إليها طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة.

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

٣- يجب مساعدة أي شخص يكون قد تم احتجازه وفقاً لأحكام الفقرة السابقة على الاتصال فورا بأقرب ممثل مختص للدولة التي يحمل جنسيتها.

٤- تقوم أية دولة يجري تسليم أي شخص إليها طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة التاسعة، أو تهبط في اقليمها طائرة ما بعد ارتكاب فعل من الأفعال المشار اليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة، بإجراء تحقيق أولي لتحديد الوقائع فوراً.

٥- عندما تحتجز دولة ما شخصاً طبقاً لأحكام هذه المادة، عليها أن تخطر فوراً دولة تسجيل الطائرة، والدولة التي يحمل الشخص المحتجز جنسيتها، واذا ما رأت أن الأمر يستدعي ذلك، أي دول أخرى يهمها الأمر، بواقعة احتجاز ذلك الشخص والظروف التي دعت الى اجرائه. وعلى الدولة التي تجري التحقيق الأولي المشار اليه في الفقرة ٤ من هذه المادة على أن تبادر فوراً الى موافاة الدول المذكورة بتقرير عن نتائج هذا التحقيق تبيّن فيه ما اذا كانت تعتزم ممارسة اختصاصها القضائي.

المادة الرابعة عشرة

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

٢- لا يعتبر انزال الشخص المعني أو تسليمه أو احتجازه أو اتخاذ الاجراءات الأخرى المشار اليها في 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 وليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمس قوانين الدول المتعاقدة بإبعاد الأشخاص من أراضيها.

المادة الخامسة عشرة

١- مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة عشرة فإن أي شخص جرى انزاله طبقاً للفقرة ١ من المادة الثامنة، أو جرى تسليمه طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة، او تم انزاله بعد ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة ويرغب في مواصلة رحلته، يستطيع في أقرب وقت ممكن التوجّه لأية جهة يختارها، ما لم يقتض قانون دولة الهبوط تواجده لغرض اتخاذ اجراءات جنائية أو اجراءات خاصة بالتسليم.

٢- على الدولة المتعاقدة التي يتم انزال أحد الأشخاص في اقليمها طبقاً للفقرة ١ من المادة الثامنة، أو الذي يتم تسليمه فيها طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة، أو الذي يكون قد نزل ويوجد اشتباه في ارتكابه أحد الأفعال المشار اليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة أن تمنح ذلك الشخص معاملة لا تقل إيثاراً، فيما يتعلق بحمايته وسلامته، عن تلك التي يلقاها رعايا تلك الدولة المتعاقدة في 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 التي ترتكب على متن الطائرات المسجّلة في دولة متعاقدة كما لو كانت قد ارتكبت ليس في مكان حدوثها فحسب بل أيضاً في اقليم دولة تسجيل الطائرة.

٢- مع مراعاة أحكام الفقرة السابقة، لا يفسّر أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية على أنه ينشئ التزاماً بإجراء التسليم.

المادة السابعة عشرة

على الدولة المتعاقدة عند اتخاذها أية اجراءات للتحقيق أو القبض أو عند ممارسة اختصاصها القضائي 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 الاجراءات أي تأخير لا ضرورة له بالنسبة للطائرة أو الركاب أو أعضاء الطاقم أو البضائع.

المادة الثامنة عشرة

اذا أنشأت دول متعاقدة فيما بينها مؤسسات مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية تستعمل طائرات غير مسجّلة في دولة بعينها، تقوم تلك الدول المتعاقدة، تبعاً لظروف الحالة، بتسمية دولة من بينها تعدّ، في مجال أغراض هذه الاتفاقية، دولة التسجيل، وعليها أن تخطر بذلك منظمة الطيران المدني الدولي التي تقوم بدورها بإبلاغ هذا الإخطار 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 للإجراءات الدستورية في كل منها،

٢- تودع وثائق التصديق لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة الحادية والعشرون

١- بمجرد إيداع وثائق التصديق على هذه الاتفاقية من قبل اثنتي عشرة دولة موقعة تصبح الاتفاقية سارية المفعول فيما بينها ابتداء من اليوم التسعين لتاريخ ايداع وثيقة تصديق الدولة الثانية عشرة. وبالنسبة لكل دولة تصدق عليها بعد ذلك فإنها تصير سارية المفعول بالنسبة لها ابتداء 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 في الأمم المتحدة أو في أية وكالة من الوكالات المتخصصة.

٢- يكون الانضمام بإيداع وثيقة الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي ويصبح نافذاً في اليوم التسعين بعد ايداع تلك الوثيقة.

المادة الثالثة والعشرون

١- لأية دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية بإخطار موجّه الى منظمة الطيران المدني الدولي.

٢- يسري الانسحاب بعد ستة أشهر من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني للإخطار بالانسحاب.

المادة الرابعة والعشرون

١- أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية والذي لا يمكن تسويته عن طريق التفاوض، يحال الى التحكيم بناء على طلب احدى هذه الدول. واذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم في غضون ستة أشهر من تاريخ طلب الاحالة الى التحكيم، بأنه يجوز لأي طرف من هؤلاء الأطراف أن يحيل النزاع الى محكمة العدل الدولية بموجب طلب يقدم وفقاً 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 تحفظاً وفقاً للفقرة السابقة أن تسحب هذا التحفظ في أي وقت بإخطار ترسله الى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة الخامسة والعشرون

فيما عدا الحالة المشار اليها في المادة الرابعة والعشرين، لا يجوز إبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية.

المادة السادسة والعشرون

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

أ) أي توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخ ذلك التوقيع.

ب) إيداع أية وثيقة للتصديق أو الانضمام وتاريخ ذلك الايداع.

ج) تاريخ سريان الاتفاقية وفقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة الحادية والعشرين.

د) استلام أي إخطار بالانسحاب وتاريخ ذلك الاستلام.

ه) استلام أي إعلان أو إخطار طبقاً للمادة الرابعة والعشرين وتاريخ ذلك الاستلام.

اثباتاً لذلك قام المفوّضون الموقّعون أدناه بالتوقيع على هذه الاتفاقية بمقتضى السلطة المخوّلة لهم.

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

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

ANNEX 3

_____

ANNEXE 3

_____

ANEXO 3

_____

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

_____

附件 3

_____

المرفق ٣

_____

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。本公约的任何规定应不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的自由，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。