



Entry into force of the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft

For immediate release

Montréal, 28 November 2019 – The Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Montréal on 4 April 2014, shall enter into force on 1 January 2020. The necessary twenty-second instrument of ratification was deposited with the Secretary General of ICAO, Dr. Fang Liu, by the Government of the Federal Republic of Nigeria on 26 November 2019.

The instrument was ratified by the President of Nigeria, H.E. Muhammadu Buhari, on 22 November 2019, and deposited by Nigeria’s Minister of Aviation, H.E. Hadi Sirika.

The Montreal Protocol 2014 amends the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963 (Tokyo Convention, 1963). “The Protocol addresses the issue of rising incidents of unruly and disruptive behaviour on board aircraft by significantly improving the ability of States to expand jurisdiction over relevant offences and acts to the State of landing and the State of the operator,” declared Secretary General Liu. “The Protocol will also serve to enhance global aviation security provisions by expressly extending legal recognition and protections to in-flight security officers.”

The current list of States which have signed, ratified, accepted, approved or acceded to the Montreal Protocol 2014 is available on the website of the [ICAO Treaty Collection](#). After the date of its entry into force, the Montreal Protocol 2014 shall no longer be open for signature but shall remain open for ratification, acceptance, approval or accession.



The Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Montréal on 4 April 2014, shall enter into force on 1 January 2020. The necessary twenty-second instrument of ratification was

deposited with the Secretary General of ICAO, Dr. Fang Liu, by the Nigeria's Minister of Aviation, H.E. Hadi Sirika, on 26 November 2019..

Resources for Editors

About ICAO

A specialized agency of the United Nations, ICAO was created in 1944 to promote the safe and orderly development of international civil aviation throughout the world. It sets standards and regulations necessary for aviation safety, security, efficiency, capacity and environmental protection, amongst many other priorities. The Organization serves as the forum for cooperation in all fields of civil aviation among its 193 Member States.

[ICAO Treaty Collection](#)
[ICAO and Aviation Security](#)

Contacts

Anthony Philbin

Chief, Communications

aphilbin@icao.int

+1 514-954-8220

+1 438-402-8886 (mobile)

Twitter: [@ICAO](#)

William Raillant-Clark

Communications Officer

wraillantclark@icao.int

+1 514-954-6705

+1 514-409-0705 (mobile)

Twitter: [@wraillantclark](#)

LinkedIn: [linkedin.com/in/raillantclark/](https://www.linkedin.com/in/raillantclark/)

**PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS
COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT
DONE AT MONTREAL ON 4 APRIL 2014**

Entry into force:	1 January 2020 In accordance with Article XVIII which reads as follows: “1. This Protocol shall enter into force on the first day of the second month following the date of 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.”
Status:	35 signatures; 11 ratifications; 12 accessions.
Note:	This Protocol was adopted on 4 April 2014 at the International Air Law Conference held under the auspices of ICAO at Montréal from 26 March to 4 April 2014. In accordance with its Article XVI, the Protocol shall be open for signature in Montréal on 4 April 2014 by States participating in this Conference. 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.

State	Date of signature	Date of deposit of instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)	Date of entry into force
Angola	4/4/2014	-	-
Bahrain		26/2/2016 (a)	1/1/2020
Benin	12/8/2014	-	-
Brazil	4/4/2014	-	-
Burkina Faso	4/4/2014	-	-
Burundi	4/4/2014	-	-
Cabo Verde	4/4/2014	-	-
Cambodia	23/1/2015	-	-
China	4/4/2014	-	-
Congo	4/4/2014	5/2/2015	1/1/2020
Cote d'Ivoire	4/4/2014	31/7/2017	1/1/2020
Dominican Republic	4/4/2014	21/6/2016	1/1/2020
Egypt		19/6/2017 (a)	1/1/2020
Fiji	4/4/2014	-	-
Finland	25/9/2019	-	-
France	30/5/2016	-	-
Gabon		1/12/2015 (a)	1/1/2020
Ghana		4/6/2018 (a)	1/1/2020
Guyana		10/6/2016 (a)	1/1/2020
India	4/4/2014	-	-
Jordan	4/4/2014	10/6/2016	1/1/2020
Kazakhstan		14/2/2019 (a)	1/1/2020
Kuwait	4/4/2014	11/12/2018	1/1/2020
Lesotho	4/4/2014	-	-
Madagascar	4/4/2014	-	-
Malaysia	11/1/2019	7/3/2019	1/1/2020
Mali	4/4/2014	-	-
Malta		26/9/2016 (a)	1/1/2020
Mexico	4/4/2014	-	-

State	Date of signature	Date of deposit of instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)	Date of entry into force
Mozambique		17/8/2016 (a)	1/1/2020
Nepal	4/4/2014	-	-
Niger	4/4/2014	-	-
Nigeria	14/1/2015	26/11/2019	1/1/2020
Paraguay	4/4/2014	7/8/2019	1/1/2020
Portugal		24/10/2017 (a)	1/1/2020
Qatar	2/10/19	12/6/2020	1/8/2020
Romania	13/12/19	-	-
Senegal	4/4/2014	4/7/2018	1/1/2020
Sierra Leone	4/4/2014	-	-
Singapore		25/9/2018 (a)	1/1/2020
Spain	9/9/2015	-	-
Sudan	4/4/2014	-	-
Togo	4/4/2014	-	-
Turkey	19/8/2014	14/3/2019	1/1/2020
Uganda		28/11/2017 (a)	1/1/2020
United Arab Emirates	28/11/2018	-	-
Uruguay		5/6/2019 (a)	1/1/2020

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

حُرر في مونتريال في ٤ أبريل/نيسان ٢٠١٤



MONTRÉAL
4 APRIL 2014

МОНРЕАЛЬ
4 АПРЕЛЯ 2014 ГОДА

MONTRÉAL
4 AVRIL 2014

蒙特利尔
2014年4月4日

MONTREAL
4 DE ABRIL DE 2014

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 CONVENU 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 1^{er}, 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 1^{er}, 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 I Конвенции заменяется следующим:

"Статья I

3. Для целей настоящей Конвенции:
 - а) 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 Статьи 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 авионавигации 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犯罪行或行为时，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、机长按照前款规定，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 يخل 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؛
وإذ تعتقد أنه يلزم، من أجل معالجة أوجه القلق هذه، اعتماد أحكام تعدل تلك الواردة في "اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" الموقعة في طوكيو في ١٤/٩/١٩٦٣؛
قد اتفقت على ما يلي:

المادة الأولى

يعدل هذا البروتوكول "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات"، الموقعة في طوكيو في ١٤/٩/١٩٦٣ (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 و ٥ و ١٣ 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 بصلاحيحة 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 ارتكبه للجريمة أو للفعل لا يزال 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 المسجلة في تلك الدولة.

٢ مكرر - تتخذ كل دولة متعاقدة أيضاً ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم المرتكبة 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 يُدعى ارتكابه للجريمة لا يزال على متنها؛

(٢) تتعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها للخطر، أو يتعرض 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 المشغل.

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 تخلّ الالتزامات الواردة في هذه المادة بالالتزامات 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 طبقاً لأحكام هذا الباب.

- ٢- يجوز لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح 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 يصرح 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 تدعو للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها.
- ٣- يجوز لحراس 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 تدعو 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 يسمح 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 تدعو للاعتقاد بأن شخصاً على متن الطائرة قد ارتكب فعلاً يشكل، في رأيه، جريمة جسيمة، أن يسلم 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 يسلمه وفقاً لأحكام الفقرة السابقة، بإخطار سلطات تلك الدولة بنيته تسليم ذلك الشخص وبالأسباب التي دعت لذلك.
- ٣- يزود قائد الطائرة السلطات التي يسلم 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 المشغل 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- تُشجّع 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 تقي في تشريعاتها الوطنية تدابير ملائمة للمعاقبة على الأفعال غير المنضبطة والمشغبة 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 و ٢ 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، وفقاً للتزامات ومسؤوليات الدول بمقتضى القانون الدولي. وفي هذا الصدد، تولي كل دولة متعاقدة اعتباراً خاصاً 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، وفقاً للقانون الوطني، على تعويض عن أي أضرار من الشخص الذي تم تسليمه أو إنزاله وفقاً 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 وتُفسر الاتفاقية وهذا البروتوكول معاً كوثيقة واحدة تُعرف باسم "اتفاقية طوكيو" بصيغتها المعدلة 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. ويعد 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 يُعَيَّن 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 النقص 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;

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

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

Статья 9

1. Командир воздушного судна может передать компетентным органам любого Договаривающегося государства, на территории которого воздушное судно совершает посадку, любое лицо, в отношении которого он имеет достаточные основания полагать, что оно

совершило на борту воздушного судна акт, который, по его мнению, является тяжким преступлением согласно уголовному законодательству государства регистрации воздушного судна.

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

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

Статья 10

За действия, предпринятые в соответствии с настоящей Конвенцией, командир воздушного судна, любой другой член экипажа, пассажир, владелец или эксплуатант воздушного судна, лицо, от имени которого совершался полет, не несут ответственности ни при каком судебном разбирательстве по поводу обращения с лицом, в отношении которого были предприняты такие действия.

Глава IV. Незаконный захват воздушного судна

Статья 11

1. Если находящееся на борту лицо с помощью силы или угрозы силой незаконно совершает акт вмешательства, захвата или другого незаконного осуществления контроля над воздушным судном в полете или если оно готовит к совершению такой акт, Договаривающиеся государства принимают все надлежащие меры для восстановления контроля законного командира над воздушным судном или для сохранения за ним контроля над воздушным судном.

2. В случаях, предусмотренных предыдущим пунктом, Договаривающееся государство, в котором воздушное судно совершает посадку, в возможно короткий срок разрешает его пассажирам и экипажу продолжить полет и возвращает воздушное судно и его груз их законным владельцам.

Глава V. Права и обязанности государств

Статья 12

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

Статья 13

1. Любое Договаривающееся государство принимает любое лицо, которое командир воздушного судна передает в соответствии с пунктом 1 Статьи 9.

2. Убедившись, что того требуют обстоятельства, любое Договаривающееся государство заключает под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие присутствие любого лица, подозреваемого в совершении акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, и любого лица, которое им было принято. Заключение под стражу и другие меры осуществляются в соответствии с законодательством этого государства, но могут продолжаться только в течение времени, необходимого для начала уголовного производства или производства о выдаче.

3. Любому лицу, находящемуся под стражей в соответствии с предыдущим пунктом, оказывается содействие в немедленном установлении контакта с ближайшим соответствующим представителем государства, гражданином которого оно является.

4. Любое Договаривающееся государство, которому передано лицо в соответствии с пунктом 1 Статьи 9 или на территории которого воздушное судно совершает посадку после завершения акта, предусмотренного в пункте 1 Статьи 11, немедленно производит предварительное расследование фактов.

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

Статья 14

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

государстве, вернуть 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 благоприятно, 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 девятый день со дня сдачи на хранение двенадцатой ратификационной грамоты. Для каждого государства, ратифицирующего ее позднее, она вступает в силу на девятый 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- تطبق هذه الاتفاقية على :

(أ) المخالفات للقوانين الجنائية.

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

٢- فيما عدا ما نص عليه من أحكام في الباب الثالث، تطبق هذه الاتفاقية على الجرائم التي يرتكبها أو الأفعال التي يقوم بها شخص ما على متن أية طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أثناء وجود تلك الطائرة 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 المحركة بغرض الاقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها شوط الهبوط.

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

المادة الثانية

مع عدم الاخلال بأحكام المادة الرابعة، ويشترط مراعاة مقتضيات سلامة الطائرة وسلامة الركاب أو الأموال على متنها، لا يفسر أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية على أنه يخول أو يقتضي القيام بأي إجراء 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 المسجلة 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 تتعرض 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 ارتكبتها 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 إقليم أية دولة، إلا إذا كانت آخر نقطة للإقلاع أو كانت النقطة التالية للهبوط المقصود تقع في دولة أخرى غير دولة التسجيل أو إذا قامت الطائرة فيما بعد بالطيران في الفضاء الجوي لدولة أخرى غير دولة التسجيل مع بقاء ذلك الشخص على متنها.

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

المادة السادسة

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

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

(ب) أو للمحافظة على حسن النظام والضببط على متن الطائرة،

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

٢- لقائد الطائرة أن يقتضي قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح لهم بمساعدته في التحفظ على أي شخص يكون له حق التحفظ عليه، وله أن يلتمس تلك المساعدة من الركاب أو أن يصرح لهم بتقديمها دونما الزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة متى توافرت لديه أسانيد معقولة تدعوه للاعتقاد بأن لذلك العمل صفة ضرورية فورية لحماية سلامة الطائرة، أو الأشخاص أو الأموال على متنها.

المادة السابعة

- ١- يتوقف تطبيق إجراءات التحفظ 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 إجراءات 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 يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة، أو
- (ج) اذا قبل ذلك الشخص استمرار نقله فيما وراء تلك النقطة مع بقاءه 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 إليها 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 ما على متن الطائرة قد ارتكب فعلاً يشكل، في رأيه، جريمة جسيمة طبقاً لقانون العقوبات في دولة تسجيل الطائرة، أن يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة في أية دولة متعاقدة تهبط الطائرة في اقليمها.

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

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

المادة العاشرة

بالنسبة للإجراءات 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 الإجراءات حياله.

الباب الرابع — الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

المادة الحادية عشرة

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

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

الباب الخامس — سلطات الدول والتزاماتها

المادة الثانية عشرة

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

المادة الثالثة عشرة

- ١- تتسلم 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 إليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة، فضلاً عن أي شخص آخر تم تسليمه إليها. 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 فوراً 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 إليها 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 يهيمها 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 تعترف 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 إليها 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 إليها 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، أو تم انزاله بعد ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة ويرغب في مواصلة رحلته، يستطيع في أقرب وقت ممكن التوجه لأية جهة يختارها، ما لم يقتض قانون دولة الهبوط تواجه لغرض اتخاذ إجراءات جنائية أو إجراءات 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 إليها 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 المسجلة 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 يفسر أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية على أنه ينشئ التزاماً بإجراء التسليم.

المادة السابعة عشرة

على الدولة المتعاقدة عند اتخاذها أية إجراءات 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 الإجراءات أي تأخير لا ضرورة له بالنسبة للطائرة أو الركاب أو أعضاء الطاقم أو البضائع.

المادة الثامنة عشرة

إذا أنشأت دول متعاقدة فيما بينها مؤسسات مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية تستعمل طائرات غير مسجلة 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 إيداع وثيقة تصديق الدولة الثانية عشرة. وبالنسبة لكل دولة تصدق عليها بعد ذلك فإنها تصير سارية المفعول بالنسبة لها ابتداء من اليوم التسعين بعد إيداع 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 تتسحب من هذه الاتفاقية بإخطار موجه إلى 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 إلى التحكيم بناء على طلب احدي هذه الدول. وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم في غضون ستة أشهر من تاريخ طلب الاحالة إلى التحكيم، بأنه يجوز لأي طرف من هؤلاء الأطراف أن يحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية بموجب طلب يقدم وفقاً لنظام المحكمة.
- ٢- يجوز لكل دولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق على هذه الاتفاقية أو الانضمام إليها 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 إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة الخامسة والعشرون

فيما عدا الحالة المشار إليها 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 الإيداع.

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

(د) استلام أي إخطار بالانسحاب وتاريخ ذلك الاستلام.

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

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

جرّيت 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，以便将此入移交主管当局；

（二）航空器迫降，而机长不能将此入移交给主管当局；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，应将其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、机长按照前款规定，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，应立即采取拘留或其他措施以保证被怀疑为曾犯了第十一条第一款所指的行为的人以及被移交给它的人留在当地。这种拘留和其他措施应当符合该国的法律规定，但是只有在为了进行刑事诉讼或引渡程序所必要的期间，才可继续维持这些措施。

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

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

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

第十四条

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

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

第十五条

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

二、在不影响缔约国关于入境、许可入境、引渡或驱逐出境的法律的条件下，缔约国对于按照第八条第一款的规定在其领土内离开航空器的人，或按照第九条第一款的规定所移交的人，或离开航空器并被怀疑为曾犯了第十一条第一款所指的行为的人，在对他的保护和安全方面，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。

FINAL ACT

of the International Conference on Air Law to Consider Amending the
Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo, 1963)
held under the auspices of the International Civil Aviation Organization
at Montréal, 26 March to 4 April 2014

ACTE FINAL

de la Conférence internationale de droit aérien chargée d'examiner l'amendement de la
Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Tokyo, 1963)
tenue sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale
à Montréal, du 26 mars au 4 avril 2014

ACTA FINAL

de la Conferencia internacional de derecho aeronáutico para considerar la enmienda
del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*
(Tokio, 1963) celebrada bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional
en Montreal, del 26 de marzo al 4 de abril de 2014

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ

Международной конференции по воздушному праву для рассмотрения вопроса о внесении изменений
в *Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год),
проводившейся под эгидой Международной организации гражданской авиации
в Монреале с 26 марта по 4 апреля 2014 года

在国际民用航空组织主持下
于 2014 年 3 月 26 日至 4 月 4 日在蒙特利尔举行的
审议修订《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》（1963 年，东京）
的国际航空法会议外交会议

最后文件

الوثيقة الختامية

للمؤتمر الدولي لقانون الجو للنظر في تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم
وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣)
المنعقد تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولي
في مونتريال، من ٢٦/٣ إلى ٤/٤/٢٠١٤



MONTREAL
4 APRIL 2014

МОНРЕАЛЬ
4 апреля 2014 года

MONTREAL
4 AVRIL 2014

蒙特利尔
2014 年 4 月 4 日

MONTREAL
4 DE ABRIL DE 2014

مونتريال
٤ أبريل ٢٠١٤

FINAL ACT

**of the International Conference on Air Law to Consider Amending the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* (Tokyo, 1963)
held under the auspices of the International Civil Aviation Organization
at Montréal, 26 March to 4 April 2014**

The Plenipotentiaries at the International Conference on Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization met at Montréal from 26 March to 4 April 2014 to consider amending the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* (Tokyo, 1963).

The Governments of the following 88 States were represented at the Conference and presented credentials in due and proper form:

Albania, the Republic of	Fiji, the Republic of
Algeria, the People's Democratic Republic of	Finland, the Republic of
Angola, the Republic of	French Republic, the
Argentine Republic, the	Germany, the Federal Republic of
Australia	Ghana, the Republic of
Austria, the Republic of	Guinea, the Republic of
Azerbaijan, the Republic of	Haiti, the Republic of
Bolivia, Plurinational State of	Hellenic Republic, the
Botswana, the Republic of	India, the Republic of
Brazil, the Federative Republic of	Indonesia, the Republic of
Burkina Faso	Israel, the State of
Burundi, the Republic of	Italy, the Republic of
Cabo Verde, the Republic of	Jamaica
Cambodia, the Kingdom of	Japan
Cameroon, the Republic of	Jordan, the Hashemite Kingdom of
Canada	Kenya, the Republic of
Chad, the Republic of	Kuwait, the State of
Chile, the Republic of	Lesotho, the Kingdom of
China, the People's Republic of	Lithuania, the Republic of
Colombia, the Republic of	Madagascar, the Republic of
Congo, the Republic of the	Mali, the Republic of
Côte d'Ivoire, the Republic of	Malta, the Republic of
Cuba, the Republic of	Mauritania, the Islamic Republic of
Czech Republic, the	Mexican States, the United
Denmark, the Kingdom of	Morocco, the Kingdom of
Dominican Republic, the	Namibia, the Republic of
Ecuador, the Republic of	Nepal, the Federal Democratic Republic of
Egypt, the Arab Republic of	Netherlands, the Kingdom of the
Equatorial Guinea, the Republic of	New Zealand

Niger, the Republic of the
Nigeria, the Federal Republic of
Oman, the Sultanate of
Paraguay, the Republic of
Peru, the Republic of
Philippines, the Republic of the
Poland, the Republic of
Portuguese Republic, the
Qatar, the State of
Republic of Korea, the
Russian Federation, the
Saudi Arabia, the Kingdom of
Senegal, the Republic of
Sierra Leone, the Republic of
Singapore, the Republic of
Slovenia, the Republic of

South Africa, the Republic of
Spain, the Kingdom of
Sudan, the Republic of the
Swaziland, the Kingdom of
Sweden, the Kingdom of
Swiss Confederation, the
Togolese Republic, the
Turkey, the Republic of
Uganda, the Republic of
United Arab Emirates, the
United Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland, the
United Republic of Tanzania, the
United States of America, the
Uruguay, the Eastern Republic of

The following eight international organizations and one academic institution were represented by Observers:

African Civil Aviation Commission (AFCAC)
Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA)
Arab Civil Aviation Commission (ACAC)
International Air Transport Association (IATA)
International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)
International Union of Aerospace Insurers (IUAI)
Latin American Association of Air and Space Law (ALADA)
United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)
McGill University

The President of the Council of the International Civil Aviation Organization, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, opened the Conference.

The Conference elected as President Ms. Tan Siew Huay (Singapore), and further elected as Vice Presidents:

First Vice-President	Mr. Levers Mabaso (South Africa)
Second Vice-President	Mr. Michael Jennison (United States)
Third Vice-President	Dr. Norberto Luongo (Argentina)
Fourth Vice-President	Dr. Małgorzata Polkowska (Poland)
Fifth Vice-President	His Highness Prince Turki Bin Faisal Al Saud (Saudi Arabia)

The Secretary General of the Conference was Mr. John Augustin, Director, Legal Affairs and External Relations Bureau, International Civil Aviation Organization. He was assisted by Dr. Jiefang Huang, Senior Legal Officer, who was the Executive Secretary, by Messrs. Andrew Opolot and Christopher Petras, Legal Officers, who were the Deputy Secretaries, and by Ms. Marla Weinstein, Legal Officer, who was Assistant Secretary. Conference services were provided under the direction of

Dr. Fang Liu, Director, Administration and Services Bureau, with the assistance of Mr. James Wan, Deputy Director, Information Management and General Administrative Services, and other officials of the Organization.

The Conference established a Commission of the Whole which was chaired by Ms. Tan Siew Huay (Singapore) and the following Committees and Groups:

Credentials Committee

Chairperson: Mr. Obaid Saif Al Nuaimi (United Arab Emirates)

Members: Canada
Colombia
Finland
Indonesia
United Arab Emirates

Drafting Committee

Chairperson: Mr. Levers Mabaso (South Africa)

Members: Argentina
Australia
Brazil
Burkina Faso
Canada
China
Finland
France
Ghana
India
Jamaica
Japan
Mauritania
Namibia
Netherlands
Republic of Korea
Russian Federation
South Africa
United Arab Emirates
United States
Uruguay

International Air Transport Association (IATA)

International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)

Preambular and Final Clauses Committee

Chairperson: Mr. John Thachet (Canada)

Members: Canada
Chile
China
Congo
Denmark
Ecuador
Fiji
Germany
Jordan
Nigeria
Paraguay
Portugal
Qatar
Republic of Korea
Togo
United States

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)

In-Flight Security Officers Special Group and Friends of the Chair

Chairpersons: Mr. Terry Olson (France)
Ms. Tan Siew Huay (Singapore)

Members: Argentina
Canada
China
Colombia
Cuba
Egypt
France
Italy
Japan
Kenya
Philippines
Saudi Arabia
South Africa
Sudan
Switzerland
United States

International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)

Jurisdiction Group

Chairperson: Mr. Mark Rodmell (United Kingdom)

Members: Bolivia (Plurinational State of)
China
France
Germany
Jamaica
Kuwait
Mexico
Namibia
Nigeria
Russian Federation
Singapore
Spain
United Kingdom
United States

International Air Transport Association (IATA)

Resolutions Group

Chairperson: Mr. Juan Ramón Hernáiz Bravo (Mexico)

Members: Czech Republic
Japan
Kenya
Mauritania
Mexico
New Zealand
Peru
Poland
Singapore
South Africa
Sweden
Turkey
United States

International Air Transport Association (IATA)

Following its deliberations, the Conference adopted the text of the *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*.

The said Protocol was opened for signature at Montréal this day by States participating in the Conference. It was also decided that after 4 April 2014 the said Protocol would be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montréal.

The text of the said Protocol is subject to verification by the Secretariat of the Conference under the authority of the President of the Conference within a period of ninety days from the date hereof as to the linguistic changes required to bring the texts in the different languages into conformity with one another.

A consolidated text of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* (Tokyo, 1963) as amended by the *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* was also adopted at Montréal this day to facilitate the implementation of the rules contained in the said Convention and Protocol in a user-friendly manner. This text, established in six languages, is attached to the present Final Act.

The Conference furthermore adopted by consensus the following Resolution:

RESOLUTION

RELATING TO UPDATING CIRCULAR 288 — *GUIDANCE MATERIAL ON THE LEGAL ASPECTS OF UNRULY/DISRUPTIVE PASSENGERS*

THE CONFERENCE,

RECOGNIZING that, under the Preamble and Article 44 of the *Convention on International Civil Aviation*, one of the aims and objectives of the International Civil Aviation Organization (ICAO) is to foster the planning and development of international air transport so as to meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;

HAVING ADOPTED the *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* (Protocol);

MINDFUL of the fact that existing international law as well as the national laws and regulations in many States may not be fully adequate to deal effectively with less serious types of offences and other acts committed by unruly or disruptive passengers on board civil aircraft;

RECOGNIZING that the Conference decided not to include a list of offences and other acts within the Protocol, but recommended that ICAO Circular 288 — *Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers* published in 2002 be updated;

TAKING INTO ACCOUNT the special environment of aircraft in flight and inherent risks connected therewith, as well as the need to provide guidance on what constitutes unruly or disruptive behaviour on board civil aircraft;

CONSIDERING the need to have an updated list of offences and other acts, in a document other than the Protocol, to serve as a guide for the purpose of facilitating States to deal with offences and other acts constituting unruly or disruptive behaviour on board civil aircraft; and

CONSCIOUS that the adoption of the Protocol has also affected the subject matter of ICAO Circular 288;

RESOLVES:

TO URGE the Council of ICAO to request the Secretary General to update ICAO Circular 288 — *Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers* to include a more detailed list of offences and other acts, as well as to make consequential changes to ICAO Circular 288 arising from the adoption of the *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*;

TO REQUEST ICAO to disseminate the updated Circular to States; and

TO INVITE all Member States to include in their national laws and regulations, so far as practical, the elements of the updated Circular.

IN WITNESS WHEREOF the Delegates have signed this Final Act.

DONE at Montréal on the fourth day of April of the year Two Thousand and Fourteen in six authentic texts in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages in a single copy which shall be deposited with the International Civil Aviation Organization and a certified copy of which shall be delivered by the said Organization to each of the Governments represented at the Conference.

ATTACHMENT

**CONSOLIDATED TEXT OF THE *CONVENTION ON OFFENCES AND
CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT* (TOKYO, 1963)
AND THE *PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION ON OFFENCES AND
CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT* (MONTRÉAL, 2014)**

**CONSOLIDATED TEXT OF THE CONVENTION
ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT
(TOKYO, 1963)
AND THE PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION
ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT
(MONTRÉAL, 2014)**

THE CONTRACTING STATES,

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:

Chapter I — Scope of the Convention

Article 1

1. This Convention shall apply in respect of:
 - a) offences against penal law;
 - b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.
2. Except as provided in Chapter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.

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 this Convention shall be deemed to be the State of the operator.
4. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

Article 2

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

Chapter II — Jurisdiction

Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.
 - 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 jeopardised;
- b) as the State of the operator, when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee whose principal place of business or, if the lessee has no such place of business, whose permanent residence, is in that State.

2 *ter.* In exercising its jurisdiction as 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 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 4

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

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

Chapter III — Powers of the aircraft commander

Article 5

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

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 7

1. Measures of restraint imposed upon a person in accordance with Article 6 shall not be continued beyond any point at which the aircraft lands unless:

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

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

Article 8

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

Article 9

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

Chapter IV — Unlawful Seizure of Aircraft

Article 11

1. When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.
2. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Chapter V — Powers and Duties of States

Article 12

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

Article 13

1. Any Contracting State shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.
2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act contemplated in Article 11, paragraph 1 and of any person of whom it has taken delivery. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.
3. Any person in custody pursuant to the previous paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.

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

5. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft and the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 14

1. When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may, if the person in question is not a national or permanent resident of that State, return him to the territory of the State of which he is a national or permanent resident or to the territory of the State in which he began his journey by air.

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

Article 15

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

2. Without prejudice to its law as to entry and admission to, and extradition and expulsion from its territory, a Contracting State in whose territory a person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1 or has disembarked and is suspected of having committed an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall accord to such person treatment which is no less favourable for his protection and security than that accorded to nationals of such Contracting State in like circumstances.

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.

Chapter VI — Other Provisions

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.

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

Article 17

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 18

If Contracting States establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft not registered in any one State those States shall, according to the

circumstances of the case, designate the State among them which, for the purposes of this Convention, shall be considered as the State of registration and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

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.

Chapter VII — Final Clauses

Article 19

(Languages of the Convention, see Article XIV of the Protocol)

Article 20

(Interpretation of the Convention as amended by the Protocol, see Article XV of the Protocol)

Article 21

(Signature, ratification, acceptance, approval or accession, see Articles 19, 20 and 22 of the Convention and Articles XVI and XVII of the Protocol)

Article 22

(Entry into force, see Article 21 of the Convention and Article XVIII of the Protocol)

Article 23

(Denunciations, see Article 23 of the Convention and Article XIX of the Protocol)

Article 24

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

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

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

Article 25

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

Article 26

(Depositary and its functions, see Article 26 of the Convention and Articles XVII and XX of the Protocol)

FINAL PARAGRAPHS

From the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo, 1963)

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

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

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

**From the Protocol to Amend the Convention on Offences and
Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Montréal, 2014)**

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.

ACTE FINAL

de la Conférence internationale de droit aérien chargée d'examiner l'amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Tokyo, 1963), tenue sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal, du 26 mars au 4 avril 2014

Les Plénipotentiaires à la Conférence internationale de droit aérien tenue sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale se sont réunis à Montréal du 26 mars au 4 avril 2014 chargée d'examiner l'amendement de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963).

Les Gouvernements des 88 États ci-après étaient représentés à la Conférence et ont présenté leurs lettres de créance en bonne et due forme :

Afrique du Sud (République sud-africaine)	Fidji (République des)
Albanie (République d')	Finlande (République de)
Algérie (République algérienne démocratique et populaire)	France (République française)
Allemagne (République fédérale d')	Ghana (République du)
Angola (République d')	Grèce (République hellénique)
Arabie saoudite (Royaume d')	Guinée (République de)
Argentine (République argentine)	Guinée équatoriale (République de)
Australie	Haïti (République d')
Autriche (République d')	Inde (République de l')
Azerbaïdjan (République d')	Indonésie (République d')
Bolivie (État plurinational de)	Israël (État d')
Botswana (République du)	Italie (République italienne)
Brésil (République fédérative du)	Jamaïque
Burkina Faso	Japon
Burundi (République du)	Jordanie (Royaume hachémite de)
Cabo Verde (République de)	Kenya (République du)
Cambodge (Royaume du)	Koweït (État du)
Cameroun (République du)	Lesotho (Royaume du)
Canada	Lituanie (République de)
Chili (République du)	Madagascar (République de)
Chine (République populaire de)	Mali (République du)
Colombie (République de)	Malte (République de)
Congo (République du)	Maroc (Royaume du)
Côte d'Ivoire (République de)	Mauritanie (République islamique de)
Cuba (République de)	Mexique (États-Unis du)
Danemark (Royaume du)	Namibie (République de)
Égypte (République arabe d')	Népal (République fédérale démocratique du)
Émirats arabes unis	Niger (République du)
Équateur (République de l')	Nigéria (République fédérale du)
Espagne (Royaume d')	Nouvelle-Zélande
États-Unis d'Amérique	Oman (Sultanat d')
Fédération de Russie	Ouganda (République de l')
	Paraguay (République du)

Pays-Bas (Royaume des)	Sénégal (République du)
Pérou (République du)	Sierra Leone (République de)
Philippines (République des)	Singapour (République de)
Pologne (République de)	Slovénie (République de)
Portugal (République portugaise)	Soudan (République du)
Qatar (État du)	Suède (Royaume de)
République de Corée	Suisse (Confédération suisse)
République dominicaine	Swaziland (Royaume du)
République tchèque	Tchad (République du)
République-Unie de Tanzanie	Togo (République togolaise)
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Turquie (République turque)
	Uruguay (République orientale de l')

Les huit organisations internationales et un établissement universitaire ci-après étaient représentées par des observateurs :

Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
 Association du transport aérien international (IATA)
 Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA)
 Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
 Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)
 Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)
 Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD)
 Union internationale des assureurs aéronautiques (UIAA)
 Université McGill

Le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), M. Olumuyiwa Benard Aliu, a ouvert la Conférence.

La Conférence a élu Présidente M^{me} Tan Siew Huay (Singapour) et a aussi élu les vice-présidents suivants :

Premier vice-président	M. Levers Mabaso (Afrique du Sud)
Deuxième vice-président	M. Michael Jennison (États-Unis)
Troisième vice-président	M. Norberto Luongo (Argentine)
Quatrième vice-président	M. Małgorzata Polkowska (Pologne)
Cinquième vice-président	Son Altesse le Prince Turki Bin Faisal Al Saud (Arabie saoudite)

Le Secrétaire général de la Conférence était M. John Augustin, Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures, Organisation de l'aviation civile internationale. Il était assisté de M. Jiefang Huang, conseiller juridique principal, qui était le Secrétaire exécutif, de MM. Andrew Opolot et Christopher Petras, conseillers juridiques, qui étaient les Sous-Secrétaires, et de M^{me} Marla Weinstein, conseillère juridique, qui était la Secrétaire adjointe. Les services de conférence étaient assurés sous la direction de M^{me} Fang Liu, Directrice de l'administration et des services, avec l'assistance de M. James Wan, Directeur adjoint, Gestion de l'information et services administratifs généraux, et d'autres fonctionnaires de l'Organisation.

La Conférence a institué une Commission plénière, présidée par M^{me} Tan Siew Huay (Singapour), ainsi que les comités et groupes suivants :

Comité de vérification des pouvoirs

Président : M. Obaid Saif Al Nuaimi (Émirats arabes unis)

Membres : Canada
Colombie
Émirats arabes unis
Finlande
Indonésie

Comité de rédaction

Président : M. Levers Mabaso (Afrique du Sud)

Membres : Afrique du Sud
Argentine
Australie
Brésil
Burkina Faso
Canada
Chine
Émirats arabes unis
États-Unis
Fédération de Russie
Finlande
France
Ghana
Inde
Jamaïque
Japon
Mauritanie
Namibie
Pays-Bas
République de Corée
Uruguay

Association du transport aérien international (IATA)
Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)

Comité du préambule et des dispositions protocolaires

Président : M. John Thachet (Canada)

Membres : Allemagne
Canada
Chili
Chine
Congo
Danemark
Équateur
États-Unis
Fidji
Jordanie

Nigéria
Paraguay
Portugal
Qatar
République de Corée
Togo

Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC)

Groupe spécial des agents de sûreté en vol et Amis de la Présidence

Présidents : M. Terry Olson (France)
M^{me} Tan Siew Huay (Singapour)

Membres : Afrique du Sud
Arabie saoudite
Argentine
Canada
Chine
Colombie
Cuba
Égypte
États-Unis
France
Italie
Japon
Kenya
Philippines
Soudan
Suisse

Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)

Groupe sur la compétence

Président : M. Mark Rodmell (Royaume-Uni)

Membres : Allemagne
Bolivie (État plurinational de)
Chine
Espagne
États-Unis
Fédération de Russie
France
Jamaïque
Koweït
Mexique
Namibie
Nigéria
Royaume-Uni
Singapour

Association du transport aérien international (IATA)

Groupe sur la résolution

Président : M. Juan Ramón Hernáiz Bravo (Mexique)

Membres : Afrique du Sud
États-Unis
Japon
Kenya
Mauritanie
Mexique
Nouvelle-Zélande
Pérou
Pologne
République tchèque
Singapour
Suède
Turquie

Association du transport aérien international (IATA)

À l'issue de ses délibérations, la Conférence a adopté le texte du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*.

Ledit Protocole a été ouvert à la signature à Montréal, ce jour, par les États participant à la Conférence. Il a été décidé aussi qu'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.

Le texte du Protocole est sujet à vérification par le Secrétariat de la Conférence sous l'autorité du Président de la Conférence dans la période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date du présent Acte final, en ce qui concerne les modifications linguistiques requises pour assurer la concordance des textes dans les différentes langues.

Un texte refondu de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963) modifiée par le *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* a aussi été adopté à Montréal, ce jour, pour faciliter l'adoption des règles de ladite Convention et dudit Protocole. Ce texte, établi en six langues, est joint au présent Acte final.

La Conférence a en outre adopté par consensus la résolution ci-après :

RÉSOLUTION

**RELATIVE À LA MISE À JOUR DE LA CIRCULAIRE 288 —
ÉLÉMENTS D'ORIENTATION SUR LES ASPECTS JURIDIQUES DE
LA QUESTION DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS/PERTURBATEURS**

LA CONFÉRENCE,

RECONNAISSANT qu'en vertu du Préambule et de l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, l'un des buts et objectifs de l'Organisation de l'aviation civile

internationale (OACI) est d'encourager la planification et le développement du transport aérien international de façon à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

AYANT ADOPTÉ le Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Protocole),

CONSCIENTE du fait que le droit international existant tout comme les lois et règlements nationaux en vigueur dans de nombreux États ne sont peut-être pas vraiment suffisants pour traiter efficacement des types d'infraction et autres actes moins graves commis par des passagers indisciplinés ou perturbateurs à bord d'aéronefs civils,

RECONNAISSANT que la Conférence a décidé de ne pas inclure dans le Protocole de liste d'infractions et d'autres actes, mais qu'elle a recommandé que la Circulaire 288 de l'OACI — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, publiée en 2002 soit mise à jour,

TENANT COMPTE de la situation spéciale des aéronefs en vol et des risques inhérents à celle-ci, ainsi que de la nécessité de fournir des orientations sur ce qui constitue un comportement indiscipliné ou perturbateur à bord d'un aéronef civil,

CONSIDÉRANT la nécessité de disposer d'une liste à jour d'infractions et d'autres actes, dans un document autre que le Protocole, pour servir de guide afin d'aider les États à traiter des infractions et autres actes constituant un comportement indiscipliné ou perturbateur à bord d'un aéronef civil,

CONSCIENTE que l'adoption du Protocole a aussi une incidence sur le sujet de la Circulaire 288 de l'OACI,

DÉCIDE :

DE PRIER INSTAMMENT le Conseil de l'OACI de demander au Secrétaire général de mettre à jour la Circulaire 288 de l'OACI — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, afin d'y inclure une liste plus complète des infractions et autres actes, et d'apporter à cette circulaire les modifications corrélatives découlant de l'adoption du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*,

DE DEMANDER à l'OACI de diffuser aux États la version à jour de la Circulaire,

D'INVITER tous les États membres à inclure dans leurs lois et règlements nationaux, dans toute la mesure du possible, les éléments de la version à jour de la Circulaire.

EN FOI DE QUOI les délégués ont signé le présent Acte final,

FAIT à Montréal le quatrième jour du mois d'avril de l'an deux mille quatorze en un seul exemplaire, comprenant six textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, qui sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, laquelle en transmettra copie certifiée conforme à chacun des gouvernements représentés à la Conférence.

PIÈCE JOINTE

TEXTE REFONDU DE LA *CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS* (TOKYO, 1963)
ET DU *PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS* (MONTRÉAL, 2014)

**TEXTE REFONDU DE LA CONVENTION
RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES
SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS
(TOKYO, 1963)
ET DU PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION
RELATIVE AUX INFRACTIONS ET À CERTAINS AUTRES ACTES
SURVENANT À BORD DES AÉRONEFS
(MONTRÉAL, 2014)**

LES ÉTATS CONTRACTANTS,

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 :

Titre I^{er} — Champ d'application de la Convention

Article 1^{er}

1. La présente Convention s'applique :
 - a) aux infractions aux lois pénales ;
 - b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.

2. Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État.

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

Article 2

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

Titre II — Compétence

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 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 4

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

- a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit État ;
- b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit État ou une personne y ayant sa résidence permanente ;
- c) cette infraction compromet la sécurité dudit État ;
- d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit État ;

- e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit État en vertu d'un accord international multilatéral.

Titre III — Pouvoirs du commandant d'aéronef

Article 5

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

Article 6

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

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

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des 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 7

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'Article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que :

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

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

Article 8

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

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

Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, 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 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.

Titre IV — Capture illicite d'aéronefs

Article 11

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

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

Titre V — Pouvoirs et obligations des États

Article 12

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

Article 13

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

2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout État contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit État ; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

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

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

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

Article 14

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'État d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit État ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'État dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'État sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

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

Article 15

1. Sous réserve des dispositions de l'Article 14, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'État d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout État contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'Article 11,

paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.

Article 15 bis

1. Tout État contractant est encouragé à prendre les mesures nécessaires pour engager des procédures pénales ou administratives appropriées ou toute autre forme de procédure judiciaire contre toute personne qui à bord d'un aéronef commet une infraction ou accomplit un acte dont il est fait référence à l'Article 1^{er}, 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.

Titre VI — Autres dispositions

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.

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

Article 17

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 18

Si des États contractants constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont pas immatriculés dans un État déterminé, ces États désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux qui sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme État d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'aviation civile internationale qui en informera tous les États parties à la présente 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.

Titre VII — Dispositions protocolaires

Article 19

(Langues de la Convention, voir l'Article XIV du Protocole)

Article 20

(Interprétation de la Convention amendée par le Protocole, voir l'Article XV du Protocole)

Article 21

(Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion, voir les Articles 19, 20 et 22 de la Convention et les Articles XVI et XVII du Protocole)

Article 22

(Entrée en vigueur, voir l'Article 21 de la Convention et l'Article XVIII du Protocole)

Article 23

(Dénonciations, voir l'Article 23 de la Convention et l'Article XIX du Protocole)

Article 24

1. Tout différend entre des États contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

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

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

Article 25

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

Article 26

(Dépositaire et ses fonctions, voir l'Article 26 de la Convention et les Articles XVII et XX du Protocole)

PARAGRAPHES FINAUX

Tirés de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Tokyo, 1963)

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

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

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

**Tirés du Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions
et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Montréal, 2014)**

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.

ACTA FINAL

de la Conferencia internacional de derecho aeronáutico para considerar la enmienda del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963) celebrada bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal, del 26 de marzo al 4 de abril de 2014

Los Plenipotenciarios de la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada bajo el patrocinio de la Organización de Aviación Civil Internacional se reunieron en Montreal del 26 de marzo al 4 de abril de 2014 para considerar la enmienda del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963).

Estuvieron representados en la Conferencia y presentaron credenciales en la debida forma los Gobiernos de los 88 Estados siguientes:

Albania, República de	España, Reino de
Alemania, República Federal de	Estados Unidos de América
Angola, República de	Estados Unidos Mexicanos
Arabia Saudita, Reino de la	Federación de Rusia
Argentina, República	Fiji, República de
Australia	Filipinas, República de
Austria, República de	Finlandia, República de
Azerbaiyán, República de	Ghana, República de
Bolivia, Estado Plurinacional de	Guinea, República de
Botswana, República de	Guinea Ecuatorial, República de
Brasil, República Federativa del	Haití, República de
Burkina Faso	India, República de la
Burundi, República de	Indonesia, República de
Cabo Verde, República de	Israel, Estado de
Camboya, Reino de	Jamaica
Camerún, República del	Japón
Canadá	Jordania, Reino Hachemita de
Chad, República del	Kenya, República de
Chile, República de	Kuwait, Estado de
China, República Popular	Lesotho, Reino de
Colombia, República de	Lituania, República de
Confederación Suiza	Madagascar, República de
Congo, República del	Malí, República de
Corea, República de	Malta, República de
Côte d'Ivoire, República de	Marruecos, Reino de
Cuba, República de	Mauritania, República Islámica de
Dinamarca, Reino de	Namibia, República de
Ecuador, República del	Nepal, República Democrática Federal de
Egipto, República Árabe de	Níger, República del
Emiratos Árabes Unidos	Nigeria, República Federal de
Eslovenia, República de	Nueva Zelandia

Omán, Sultanía de
Países Bajos, Reino de los
Paraguay, República del
Perú, República del
Polonia, República de
Qatar, Estado de
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
República Argelina Democrática y Popular
República Checa
República Dominicana
República Francesa
República Helénica
República Italiana
República Portuguesa

República Togolesa
República Unida de Tanzania
Senegal, República del
Sierra Leona, República de
Singapur, República de
Sudáfrica, República de
Sudán, República del
Suecia, Reino de
Swazilandia, Reino de
Turquía, República de
Uganda, República de
Uruguay, República Oriental del

También estuvieron representadas por observadores ocho organizaciones internacionales y una institución docente, como sigue:

Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)
Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)
Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)
Unión Internacional de Aseguradores Aeroespaciales (UIAA)
Universidad McGill

El Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, inauguró la Conferencia.

La Conferencia eligió como Presidente a la Sra. Tan Siew Huay (Singapur) y como Vicepresidentes a:

Primer vicepresidente	Sr. Levers Mabaso (Sudáfrica)
Segundo vicepresidente	Sr. Michael Jennison (Estados Unidos)
Tercer vicepresidente	Dr. Norberto Luongo (Argentina)
Cuarto vicepresidente	Dr. Małgorzata Polkowska (Polonia)
Quinto vicepresidente	Su Alteza, el Príncipe Turki Bin Faisal Al Saud (Arabia Saudita)

El Secretario General de la Conferencia fue el Sr. John Augustin, Director de asuntos jurídicos y relaciones exteriores de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien contó con la asistencia del Dr. Jiefang Huang, Abogado principal, en calidad de Secretario ejecutivo, los señores Andrew Opolot y Christopher Petras, Abogados, en calidad de Secretarios adjuntos, y la Sra. Marla Weinstein, Abogada, en calidad de Secretaria asistente. Se prestaron servicios para conferencias bajo la dirección de la Dra. Fang Liu, Directora de administración y servicios, con la asistencia del Sr. James Wan, Director adjunto de gestión de la información y servicios administrativos generales, y la colaboración de otros funcionarios de la Organización.

La Conferencia creó una Comisión Plenaria que actuó bajo la presidencia de la Sra. Tan Siew Huay (Singapur) y los siguientes Comités y Grupos:

Comité de credenciales

Presidente: Sr. Obaid Saif Al Nuaimi (Emiratos Árabes Unidos)

Miembros: Canadá
Colombia
Emiratos Árabes Unidos
Finlandia
Indonesia

Comité de redacción

Presidente: Sr. Levers Mabaso (Sudáfrica)

Miembros: Argentina
Australia
Brasil
Burkina Faso
Canadá
China
Emiratos Árabes Unidos
Estados Unidos
Federación de Rusia
Finlandia
Francia
Ghana
India
Jamaica
Japón
Mauritania
Namibia
Países Bajos
República de Corea
Sudáfrica
Uruguay

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea
Aérea (IFALPA)

Comité de considerandos y cláusulas finales

Presidente: Sr. John Thachet (Canadá)

Miembros: Alemania
Canadá
Chile
China
Congo
Dinamarca
Ecuador
Estados Unidos
Fiji
Jordania
Nigeria
Paraguay
Portugal
Qatar
República de Corea
Togo

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
(UNODC)

Grupo especial sobre los oficiales de seguridad de a bordo y amigos de la presidenta

Presidentes: Sr. Terry Olson (Francia)
Sra. Tan Siew Huay (Singapur)

Miembros: Arabia Saudita
Argentina
Canadá
China
Colombia
Cuba
Egipto
Estados Unidos
Filipinas
Francia
Italia
Japón
Kenya
Sudáfrica
Sudán
Suiza

Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea
Aérea (IFALPA)

Grupo sobre jurisdicción

Presidente: Sr. Mark Rodmell (Reino Unido)

Miembros: Alemania
Bolivia, Estado Plurinacional de
China
España
Estados Unidos
Federación de Rusia
Francia
Jamaica
Kuwait
México
Namibia
Nigeria
Reino Unido
Singapur

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

Grupo encargado de las resoluciones

Presidente: Sr. Juan Ramón Hernáiz Bravo (México)

Miembros: Estados Unidos
Japón
Kenya
Mauritania
México
Nueva Zelandia
Perú
Polonia
República Checa
Singapur
Sudáfrica
Suecia
Turquía

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

Como resultado de sus deliberaciones, la Conferencia adoptó el texto del *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*.

El Protocolo mencionado se abrió el día de hoy en Montreal para la firma de los Estados que participaron en la Conferencia. Se decidió además que, con posterioridad al 4 de abril de 2014, el Protocolo citado quedaría abierto para la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional en Montreal.

El texto del Protocolo mencionado está sujeto a la verificación de la Secretaría de la Conferencia bajo la autoridad de la Presidenta de la Conferencia, dentro de los noventa días de la fecha, a fin de introducir los cambios lingüísticos que sean necesarios para que los textos en los distintos idiomas sean conformes entre sí.

Se adoptó también en Montreal en el día de hoy un texto consolidado del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Tokio, 1963) con las enmiendas introducidas por el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* a efectos de facilitar la aplicación de las normas del Convenio y el Protocolo. El texto, redactado en seis idiomas, se adjunta a la presente Acta final.

La Conferencia adoptó además por consenso la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN

RELATIVA A LA ACTUALIZACIÓN DE LA CIRCULAR 288 — TEXTO DE ORIENTACIÓN SOBRE LOS ASPECTOS JURÍDICOS DE LOS PASAJEROS INSUBORDINADOS O PERTURBADORES

LA CONFERENCIA,

RECONOCIENDO que, en virtud del Preámbulo y del Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, uno de los fines y objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de satisfacer la necesidad de los pueblos del mundo de un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

HABIENDO ADOPTADO el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (el Protocolo);

CONSCIENTE de que el derecho internacional vigente y las legislaciones y reglamentos nacionales de muchos Estados pueden no ser totalmente adecuados para hacer frente con eficacia a las infracciones de menor gravedad y otros actos cometidos por pasajeros insubordinados o perturbadores a bordo de aeronaves civiles;

RECONOCIENDO que la Conferencia decidió no incluir una lista de infracciones y otros actos en el Protocolo pero recomendó la actualización de la Circular 288 de la OACI — *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores*, publicada en 2002;

TOMANDO EN CUENTA el medio especial de las aeronaves en vuelo y sus riesgos inherentes, así como la necesidad de brindar orientación sobre lo que constituye un comportamiento insubordinado o perturbador a bordo de aeronaves civiles;

CONSIDERANDO la necesidad de contar con una lista actualizada de infracciones y otros actos, en un documento distinto del Protocolo, que sirva de guía para facilitar que los Estados hagan frente a las infracciones y otros actos que constituyen un comportamiento insubordinado o perturbador a bordo de las aeronaves civiles; y

CONSCIENTE de que con la adopción del Protocolo se ha afectado también al contenido de la Circular 288 de la OACI;

RESUELVE:

INSTAR al Consejo de la OACI a que pida al Secretario General que actualice la Circular 288 de la OACI — *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores*, para que incluya una lista más detallada de infracciones y otros actos y que introduzca en la citada Circular 288 de la OACI los cambios que correspondan como resultado de la adopción del *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*;

PEDIR a la OACI que distribuya la Circular actualizada a los Estados; e

INVITAR a todos los Estados miembros a incorporar en su legislación y reglamentos nacionales, en cuanto sea práctico, los elementos de la Circular actualizada.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los delegados firman esta Acta final.

HECHO en Montreal el día cuatro de abril del año dos mil catorce en seis textos auténticos en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso en un único ejemplar que se depositará en la Organización de Aviación Civil Internacional, la que enviará una copia certificada del mismo a cada uno de los Gobiernos representados en la Conferencia.

ADJUNTO

**TEXTO CONSOLIDADO DEL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS
OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES (TOKIO, 1963) Y EL
PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS
OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES (MONTREAL, 2014)**

**TEXTO CONSOLIDADO DEL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES
Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES
(TOKIO, 1963)
Y DEL PROTOCOLO QUE MODIFICA EL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES
Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES
(MONTREAL, 2014)**

LOS ESTADOS CONTRATANTES,

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 poner 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 la disciplina a bordo de las aeronaves;

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:

Capítulo I — Campo de aplicación del Convenio

Artículo 1

1. El presente Convenio se aplicará a:
 - a) las infracciones a las leyes penales;
 - b) los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.
2. A reserva de lo dispuesto en el Capítulo III, el presente Convenio se aplicará a las infracciones cometidas y a los actos ejecutados por una persona a bordo de cualquier aeronave matriculada en un Estado contratante mientras se halle en vuelo, en la superficie de alta mar o en la de cualquier otra zona situada fuera del territorio de un Estado.
3. A los fines del presente Convenio,
 - a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran 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”.
4. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas y de policía.

Artículo 2

Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 4 y salvo que lo requiera la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo, ninguna disposición del presente 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.

Capítulo II — Jurisdicción

Artículo 3

1. El Estado de matrícula 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 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 4

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

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

Capítulo III — Facultades del comandante de la aeronave

Artículo 5

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

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 a 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 7

1. Las medidas coercitivas impuestas a una persona conforme a lo previsto en el Artículo 6 no continuarán aplicándose más allá de cualquier punto de aterrizaje, a menos que:

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

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

Artículo 8

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

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

Artículo 9

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

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 10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en el presente 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.

Capítulo IV — Apoderamiento ilícito de una aeronave

Artículo 11

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

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

Capítulo V — Facultades y obligaciones de los Estados

Artículo 12

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

Artículo 13

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

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

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

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

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

Artículo 14

1. Cuando una persona, desembarcada de conformidad con el Artículo 8, párrafo 1, entregada de acuerdo con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarcada después de haber cometido alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, no pueda o no desee proseguir el viaje, el Estado de aterrizaje, si rehúsa admitirla y se trata de una persona que no sea nacional del mismo ni tenga en él su residencia permanente, podrá enviarla al territorio del Estado del que sea nacional o residente permanente o al del Estado donde inició su viaje aéreo.

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

Artículo 15

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

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en sus leyes sobre entrada, admisión, expulsión y extradición, el Estado contratante en cuyo territorio sea desembarcada una persona, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 8, párrafo 1, o entregada de conformidad con el Artículo 9, párrafo 1, o desembarque una persona a la que se impute alguno de los actos previstos en el Artículo 11, párrafo 1, le concederá en orden a su protección y seguridad un trato no menos favorable que el dispensado a sus nacionales en las mismas circunstancias.

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 o 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;
- 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.

Capítulo VI — Otras disposiciones

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.

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

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 18

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

Artículo 18 bis

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

Capítulo VII — Disposiciones Finales

Artículo 19

(Idiomas del Convenio, véase el Artículo XIV del Protocolo)

Artículo 20

(Interpretación del Convenio modificado por el Protocolo, véase el Artículo XV del Protocolo)

Artículo 21

(Firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, véanse los Artículos 19, 20 y 22 del Convenio y los Artículos XVI y XVII del Protocolo)

Artículo 22

(Entrada en vigor, véase el Artículo 21 del Convenio y el Artículo XVIII del Protocolo)

Artículo 23

(Denuncias, véase el Artículo 23 del Convenio y el Artículo XIX del Protocolo)

Artículo 24

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

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

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

Artículo 25

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

Artículo 26

(Depositario y sus funciones, véase el Artículo 26 del Convenio y los Artículos XVII y XX del Protocolo)

PÁRRAFOS FINALES

del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963)

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

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

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

**del Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos
cometidos a bordo de las aeronaves (Montreal, 2014)**

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.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ

**Международной конференции по воздушному праву
для рассмотрения вопроса о внесении изменений
в Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах,
совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 год),
проводившейся под эгидой Международной организации гражданской авиации
в Монреале с 26 марта по 4 апреля 2014 года**

Полномочные представители на Международной конференции по воздушному праву, проводимой под эгидой Международной организации гражданской авиации, заседали с 26 марта по 4 апреля 2014 года в Монреале для рассмотрения вопроса о внесении изменений *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год).

На Конференции были представлены следующие 87 государств, и эти государства представили полномочия в должной и соответствующей форме:

Австралия	Камбоджа (Королевство)
Австрия (Республика)	Камерун (Республика)
Азербайджанская Республика	Канада
Албания (Республика)	Катар (Государство)
Ангола (Республика)	Кения (Республика)
Аргентинская Республика	Китай (Китайская Народная Республика)
Боливия (Плюринациональное Государство)	Колумбия (Республика)
Ботсвана (Республика)	Конго (Республика)
Бразилия (Федеративная Республика)	Кот-д'Ивуар (Республика)
Буркина-Фасо	Куба (Республика)
Бурунди (Республика)	Кувейт (Государство)
Гаити (Республика)	Лесото (Королевство)
Гана (Республика)	Литва (Республика)
Гвинея (Республика)	Мавритания (Исламская Республика)
Германия (Федеративная Республика)	Мадагаскар (Республика)
Греческая Республика	Мали (Республика)
Дания (Королевство)	Мальта (Республика)
Доминиканская Республика	Марокко (Королевство)
Египет (Арабская Республика)	Мексика (Мексиканские Соединенные Штаты)
Израиль (Государство)	Намибия (Республика)
Индия (Республика)	Непал (Федеративная Демократическая Республика)
Индонезия (Республика)	Нигер (Республика)
Иордания (Хашимитское Королевство)	Нигерия (Федеративная Республика)
Испания (Королевство)	Нидерланды (Королевство Нидерландов)
Итальянская Республика	
Кабо-Верде (Республика)	

Новая Зеландия	Тоголезская Республика
Объединенная Республика Танзания	Турция (Республика)
Объединенные Арабские Эмираты	Уганда (Республика)
Оман (Султанат)	Уругвай (Восточная Республика)
Парагвай (Республика)	Фиджи (Республика)
Перу (Республика)	Филиппины (Республика)
Польша (Республика)	Финляндия (Финляндская Республика)
Португальская Республика	Французская Республика
Республика Корея	Чад (Республика)
Российская Федерация	Чешская Республика
Саудовская Аравия (Королевство)	Чили (Республика)
Свазиленд (Королевство)	Швейцарская Конфедерация
Сенегал (Республика)	Швеция (Королевство)
Сингапур (Республика)	Эквадор (Республика)
Словения (Республика)	Экваториальная Гвинея (Республика)
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	Южная Африка (Южно-Африканская Республика)
Соединенные Штаты Америки	Ямайка
Судан (Республика)	Япония
Сьерра-Леоне (Республика)	

Следующие восемь международных организаций и одно высшее учебное заведение были представлены наблюдателями:

- Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)
- Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА)
- Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА)
- Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (ALADA)
- Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
- Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)
- Международный союз авиационного страхования (МСАС)
- Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК)
- Макгильский университет

Конференцию открыл Президент Совета Международной организации гражданской авиации д-р Олумуива Бенард Алиу.

Конференция избрала Председателем г-жу Тан Сью Гуэй (Сингапур), а также следующих заместителей Председателя:

Первый заместитель Председателя	–	г-н Леверс Мабасо (Южная Африка)
Второй заместитель Председателя	–	г-н Майкл Дженнисон (Соединенные Штаты Америки)
Третий заместитель Председателя	–	д-р Норберто Луонго (Аргентина)
Четвертый заместитель Председателя	–	д-р Малгоржата Полковская (Польша)

Пятый заместитель Председателя

– Его Высочество принц Турки Бин
Файсал Аль-Сауд
(Саудовская Аравия)

Генеральным секретарем Конференции был г-н Джон Аугустин, директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям Международной организации гражданской авиации. Ему оказывали помощь: исполнительный секретарь – старший сотрудник по правовым вопросам д-р Дзефан Хуан, исполнительные секретари – сотрудники по правовым вопросам г-н Эндрю Ополот и г-н Кристофер Петрас и сотрудник по правовым вопросам г-жа Марла Вайнштейн (помощник секретаря). Обслуживание Конференции осуществлялось под руководством директора Административного управления д-ра Фан Лю, которой оказывал помощь г-н Джеймс Ван, заместитель директора по вопросам управления информацией и общего административного обслуживания, а также другие сотрудники Организации.

Конференция учредила Комиссию полного состава под председательством г-жи Тан Сью Гуэй (Сингапур) и следующие комитеты и группы:

Комитет по проверке полномочий

Председатель: г-н Обаид Саиф Аль-Нуайми
(Объединенные Арабские Эмираты)

Члены

- Индонезия
- Канада
- Колумбия
- Объединенные Арабские Эмираты
- Финляндия

Редакционный комитет

Председатель: г-н Леверс Мабасо (Южная Африка)

Члены:

- Австралия
- Аргентина
- Бразилия
- Буркина-Фасо
- Гана
- Индия
- Канада
- Китай
- Мавритания
- Намибия
- Нидерланды
- Объединенные Арабские Эмираты
- Республика Корея
- Российская Федерация
- Соединенные Штаты Америки
- Уругвай

Финляндия
Франция
Южная Африка
Ямайка
Япония
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
(ИФАЛПА)

Комитет по преамбуле и заключительным положениям

Члены: г-н Джон Тачет (Канада)

Члены: Германия
Дания
Иордания
Канада
Катар
Китай
Конго
Нигерия
Парагвай
Португалия
Республика Корея
Соединенные Штаты Америки
Того
Фиджи
Чили
Эквадор
Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам
и преступности (ЮНОДК)

*Специальная группа по сотрудникам службы безопасности на борту
и Друзья Председателя*

Председатели: г-н Терри Олсен (Франция)
г-жа Тан Сю Гуэй (Сингапур)

Члены: Аргентина
Египет
Италия
Канада
Кения
Китай
Колумбия
Куба
Саудовская Аравия
Соединенные Штаты Америки
Судан

Филиппины
Франция
Швейцария
Южная Африка
Япония
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
(ИФАЛПА)

Группа по юрисдикции

Председатель: г-н Марк Родмелл (Соединенное Королевство)

Члены: Боливия (Плюринациональное Государство)
Германия
Испания
Китай
Кувейт
Мексика
Намибия
Нигерия
Российская Федерация
Сингапур
Соединенное Королевство
Соединенные Штаты Америки
Франция
Ямайка

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)

Группа по резолюциям

Председатель: г-н Хуан Рамон Эрнаис Браво (Мексика)

Члены: Кения
Мавритания
Мексика
Новая Зеландия
Перу
Польша
Сингапур
Соединенные Штаты Америки
Турция
Чешская Республика
Швеция
Южная Африка
Япония

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)

После рассмотрения Конференция приняла текст *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*.

Упомянутый Протокол был открыт для подписания в Монреале государствами, участвовавшими в Конференции, с сего дня. Было также решено, что после 4 апреля 2014 года упомянутый Протокол будет открыт для подписания всеми государствами в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале.

Текст упомянутого Протокола подлежит проверке секретариатом Конференции в рамках полномочий Председателя Конференции в течение девяноста дней с указанной здесь даты на предмет лингвистических изменений, требуемых для приведения текстов на различных языках в соответствие друг с другом.

Сего дня в Монреале был также принят сводный текст *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год), измененной *Протоколом, изменяющим Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов*, в целях содействия выполнению правил, содержащихся в упомянутых Конвенции и Протоколе, в удобном для использования виде. Этот текст, подготовленный на шести языках, прилагается к настоящему Заключительному акту.

Далее Конференция приняла на основе консенсуса следующую резолюцию:

РЕЗОЛЮЦИЯ,

**КАСАЮЩАЯСЯ ОБНОВЛЕНИЯ ЦИРКУЛЯРА 288
"ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ПРАВОВЫМ АСПЕКТАМ
ПРОБЛЕМЫ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ И НАРУШАЮЩИХ
ПОРЯДОК ПАССАЖИРОВ"**

КОНФЕРЕНЦИЯ,

ПРИЗНАВАЯ, что в соответствии с преамбулой и Статьей 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* одной из целей и задач Международной организации гражданской авиации (ИКАО) является содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

ПРИНЯВ *Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Протокол),

УЧИТЫВАЯ тот факт, что существующее международное право, а также национальные законы и нормы во многих государствах могут быть не полностью адекватны для принятия эффективных мер в отношении менее серьезных типов преступлений и других актов, совершаемых недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами на борту гражданских воздушных судов,

ПРИЗНАВАЯ, что Конференция решила не включать в Протокол перечень преступлений и других актов, но рекомендовала обновить циркуляр 288 ИКАО "*Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*", опубликованный в 2002 году,

УЧИТЫВАЯ особые условия воздушных судов, находящихся в полете, и присущие им риски, а также необходимость предоставления указаний относительно того, что представляет собой недисциплинированное или нарушающее порядок поведение на борту гражданского воздушного судна,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ необходимость наличия обновленного перечня преступлений и других актов в ином документе, чем Протокол, с целью его использования в качестве руководства, призванного оказывать помощь государствам в принятии мер в отношении преступлений и других актов, представляющих собой недисциплинированное или нарушающее порядок поведение на борту гражданского воздушного судна,

ОТМЕЧАЯ, что принятие Протокола также затрагивает содержание циркуляра 288 ИКАО,

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗВАТЬ Совет ИКАО просить Генерального секретаря обновить циркуляр 288 ИКАО *"Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"* с целью включения более подробного и исчерпывающего перечня преступлений и других актов, а также внесения в циркуляр 288 ИКАО изменений, обусловленных принятием *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов;*

ПРОСИТЬ ИКАО направить государствам обновленный циркуляр;

ПРЕДЛОЖИТЬ всем государствам-членам включить, насколько это практически возможно, в свои национальные законы и нормы элементы обновленного циркуляра.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО делегаты подписали настоящий Заключительный Акт.

СОВЕРШЕНО в Монреале четвертого дня апреля месяца две тысячи четырнадцатого года в единственном экземпляре, содержащем шесть аутентичных текстов на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, который будет сдан на хранение в Международную организацию гражданской авиации и заверенная копия которого будет направлена названной Организацией всем правительствам, представленным на Конференции.

ДОПОЛНЕНИЕ

**СВОДНЫЙ ТЕКСТ *КОНВЕНЦИИ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ
И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ, СОВЕРШАЕМЫХ
НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ* (ТОКИО, 1963 ГОД)
И ПРОТОКОЛ, ИЗМЕНЯЮЩИЙ КОНВЕНЦИЮ
О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ,
СОВЕРШАЕМЫХ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (МОНРЕАЛЬ, 2014 ГОД)**

**СВОДНЫЙ ТЕКСТ КОНВЕНЦИИ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ И НЕКОТОРЫХ
ДРУГИХ АКТАХ, СОВЕРШАЕМЫХ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
(ТОКИО, 1963 ГОД),
И ПРОТОКОЛА, ИЗМЕНЯЮЩЕГО КОНВЕНЦИЮ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ
И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ АКТАХ, СОВЕРШАЕМЫХ
НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (МОНРЕАЛЬ, 2014 ГОД)**

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА,

ОТМЕЧАЯ, что государства выражают обеспокоенность 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*, подписанную в Токио 14 сентября 1963 года,

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:

- 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.

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

Глава II. Юрисдикция

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 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 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 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.

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

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

Статья 9

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

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, вернуть 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 благоприятно, чем с гражданами такого Договаривающегося государства в подобных обстоятельствах.

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.

Глава VI. Прочие положения

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.

2. Без ущерба для положений предыдущего пункта ничто в настоящей Конвенции не считается обязывающим осуществлять выдачу.

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 авионавигации 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 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.

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.

Глава VII. Заключительные положения

Статья 19

(Языки Конвенции, см. Статью XIV Протокола)

Статья 20

(Толкование Конвенции, измененной Протоколом, см. Статью XV Протокола)

Статья 21

(Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение, см. Статьи 19, 20 и 22 Конвенции и Статьи XVI и XVII Протокола)

Статья 22

(Вступление в силу, см. Статью 21 Конвенции и Статью XVIII Протокола)

Статья 23

(Денонсация, см. Статью 23 Конвенции и Статью XIX Протокола)

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

(Депозитарий и его функции, см. Статью 26 Конвенции и Статьи XVII и XX Протокола)

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ

Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 год)

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.

**Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях
и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов
(Монреаль, 2014 год)**

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.

在国际民用航空组织主持下
于 2014 年 3 月 26 日至 4 月 4 日在蒙特利尔举行的
审议修订《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》（1963 年，东京）
的国际航空法会议外交会议

最后文件

在国际民用航空组织主持下举行的国际航空法会议的全权代表于 2014 年 3 月 26 日至 4 月 4 日在蒙特利尔举行会议，审议修订《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》（1963 年，东京）。

下列 88 个国家的政府代表出席了会议，并提交了适当的正式证书：

阿尔巴尼亚共和国	斐济共和国
阿尔及利亚人民共和国	芬兰共和国
安哥拉共和国	法兰西共和国
阿根廷共和国	德意志联邦共和国
澳大利亚	加纳共和国
奥地利共和国	几内亚共和国
阿塞拜疆共和国	海地共和国
玻利维亚多民族国	希腊共和国
博茨瓦纳共和国	印度共和国
巴西联邦共和国	印度尼西亚共和国
布基纳法索	以色列国
布隆迪共和国	意大利共和国
佛得角共和国	牙买加
柬埔寨王国	日本
喀麦隆共和国	约旦哈希姆王国
加拿大	肯尼亚共和国
乍得共和国	科威特国
智利共和国	莱索托王国
中华人民共和国	立陶宛共和国
哥伦比亚共和国	马达加斯加共和国
刚果共和国	马里共和国
科特迪瓦共和国	马耳他共和国
古巴共和国	毛里塔尼亚伊斯兰共和国
捷克共和国	墨西哥合众国
丹麦王国	摩洛哥王国
多米尼加共和国	纳米比亚共和国
厄瓜多尔共和国	尼泊尔联邦民主共和国
埃及阿拉伯共和国	荷兰王国
赤道几内亚共和国	新西兰

尼日尔共和国	斯洛文尼亚共和国
尼日利亚联邦共和国	南非共和国
阿曼苏丹国	西班牙王国
巴拉圭共和国	苏丹共和国
秘鲁共和国	斯威士兰王国
菲律宾共和国	瑞典王国
波兰共和国	瑞士联邦
葡萄牙共和国	多哥共和国
卡塔尔国	土耳其共和国
大韩民国	乌干达共和国
俄罗斯联邦	阿拉伯联合酋长国
沙特阿拉伯王国	大不列颠及北爱尔兰联合王国
塞内加尔共和国	坦桑尼亚联合共和国
塞拉利昂共和国	美利坚合众国
新加坡共和国	乌拉圭东岸共和国

下列 8 个国际组织和 1 个学术机构的观察员列席了会议：

非洲民用航空委员会（AFCAC）
非洲和马达加斯加航空安全机构（ASECNA）
阿拉伯民用航空委员会（ACAC）
国际航空运输协会（IATA）
航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）
国际航天保险商联盟（IUAI）
拉丁美洲航空航法协会（ALADA）
联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）
麦吉尔大学

国际民用航空组织理事会主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留博士宣布会议开幕。

会议选举陈秀花女士（新加坡）为主席，并选出下列副主席：

第一副主席	Levers Mabaso 先生（南非）
第二副主席	Michael Jennison 先生（美国）
第三副主席	Norberto Luongo 博士（阿根廷）
第四副主席	Małgorzata Polkowska 博士（波兰）
第五副主席	Turki Bin Faisal Al Saud 王子殿下（沙特阿拉伯）

会议秘书长是国际民用航空组织法律事务和对外关系局局长 John Augustin 先生。他由担任会议执行秘书的高级法律官员黄解放先生、担任副秘书的法律官员 Andrew Opolot 和 Christopher Petras 先生以及担任助理秘书的法律官员 Marla Weinstein 女士协助。行政服务局局长柳芳博士指导提供了会议服务，负责信息管理和一般事务的副局长 James Wan 先生和本组织其他官员给予了协助。

会议成立了全体委员会，由陈秀花女士（新加坡）担任主席，并成立了下列委员会和小组：

证书委员会

主席： Obaid Saif Al Nuaimi 先生（阿拉伯联合酋长国）

成员： 加拿大
哥伦比亚
芬兰
印度尼西亚
阿拉伯联合酋长国

起草委员会

主席： Levers Mabaso 先生（南非）

成员： 阿根廷
澳大利亚
巴西
布基纳法索
加拿大
中国
芬兰
法国
加纳
印度
牙买加
日本
毛里塔尼亚
纳米比亚
荷兰
大韩民国
俄罗斯联邦
南非
阿拉伯联合酋长国
美国
乌拉圭

国际航空运输协会（IATA）

航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）

序言和最后条款委员会

主席： John Thachet 先生（加拿大）

成员： 加拿大
智利
中国
刚果
丹麦
厄瓜多尔
斐济
德国
约旦
尼日利亚
巴拉圭
葡萄牙
卡塔尔
大韩民国
多哥
美国

联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）

机上安保员特别小组和主席之友

主席： Terry Olson 先生（法国）
陈秀花女士（新加坡）

成员： 阿根廷
加拿大
中国
哥伦比亚
古巴
埃及
法国
意大利
日本
肯尼亚
菲律宾
沙特阿拉伯
南非
苏丹
瑞士
美国

航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）

管辖权小组

主席： Mark Rodmell 先生（联合王国）

成员： 玻利维亚（多民族国）

中国

法国

德国

牙买加

科威特

墨西哥

纳米比亚

尼日利亚

俄罗斯联邦

新加坡

西班牙

联合王国

美国

国际航空运输协会（IATA）

决议小组

主席： Juan Ramón Hernáiz Bravo 先生（墨西哥）

成员： 捷克共和国

日本

肯尼亚

毛里塔尼亚

墨西哥

新西兰

秘鲁

波兰

新加坡

南非

瑞典

土耳其

美国

国际航空运输协会（IATA）

会议经过审议后，通过了《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》的案文。

上述议定书今天在蒙特利尔向参加会议的国家开放签字。会议还决定，2014年4月4日之后，上述议定书将在蒙特利尔国际民航组织总部向所有国家开放签字。

上述议定书的案文，须在以此日期为准的九十天之内，根据会议主席授权由会议秘书处予以验证，查明在语言上须作的更改，以使各种文字的案文相互一致。

此日还在蒙特利尔通过了经《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》修订的《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》（1963年，东京）的综合案文，以方便用户的方式协助实施上述公约及议定书中所载的规则。该案文以六种语文写成，附在本最后文件之后。

此外，会议还以协商一致通过了如下决议：

**关于更新 288 号通告 —
《关于不循规/扰乱性旅客法律方面的指导材料》的决议**

会议，

认识到依据《国际民用航空公约》序言和第四十四条，国际民用航空组织（ICAO）的宗旨和目标之一是促进国际航空运输的规划和发展，以便满足世界人民对于安全、正常、高效和经济的航空运输的需要；

通过了《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》（《议定书》）；

念及现有国际法以及许多国家的国内法律和规章不能充分有效地处理不循规和扰乱性旅客在民用航空器上犯下这类不太严重的犯罪和其它行为；

认识到会议决定不在《议定书》内列入一份关于犯罪和其它行为的清单，但建议将国际民航组织在2002年出版的288号通告—《关于不循规/扰乱性旅客法律方面的指导材料》作出更新；

考虑到飞行中的航空器的特殊环境及与之有关的内在风险，以及需要就构成民用航空器上的不循规或扰乱性行为提供指导；

考虑到需要在《议定书》之外的一份文件中载列更新的犯罪和其它行为的清单，作为便利各国处理在民用航空器上构成不循规或扰乱性行为的犯罪和其它行为的指南；和

认识到通过《议定书》也对国际民航组织288号通告所涉的内容产生影响；

决定：

敦促国际民航组织理事会要求秘书长更新国际民航组织 288 号通告 — 《关于不循规/扰乱性旅客法律方面的指导材料》，列入更加详细的关于犯罪和其它行为的清单，并根据《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》的通过，对国际民航组织 288 号通告作出相应修改：

要求国际民航组织将更新的通告散发给各国；和

请所有成员国在实际可行的情况下，将更新通告的内容纳入其国内法律和规章。

下列代表已在最后文件上签字，以昭信守。

本文件以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文六种同等作准案文本编成一份，于二〇一四年四月四日订于蒙特利尔。本文件将存放于国际民用航空组织，该组织应将经认证的文件副本分送派遣代表出席会议的各国政府。

附篇

《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》

(1963年，东京)

和《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，蒙特利尔)

综合案文

**《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》
(1963年, 东京) 和
《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, 蒙特利尔)
综合案文**

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) 危及或能危及航空器或其所载人员或财产的安全、或危及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:

(一) 一架航空器从完成登机后其所有外部舱门均已关闭时起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; 在航空器遭迫降时, 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。

四、本公约不适用于供军事、海关或警察服务使用的航空器。

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。

第二章 管辖权

第三条

一、航空器登记国有权对机上犯下的罪行和行为行使管辖权。

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

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。

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。

第七条

一、按照第六条规定对某人采取的管束措施，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，以便将此移交主管当局；

（二）航空器迫降，而机长不能将此移交主管当局；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）项所指的行为了，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、机长按照前款规定，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，应立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的方面，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法律程序，特别是：

(一) 对机组人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。

第六章 其他规定

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为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。

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

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。

第七章 最后条款

第十九条

（《公约》用语，见议定书第十四条）

第二十条

（对议定书修订的《公约》的解释，见议定书第十五条）

第二十一条

（签署、批准、接受、核准或加入，见《公约》第十九条、第二十条和第二十二条和议定书第十六条和第十七条）

第二十二条

（生效，见《公约》第二十一条和议定书第十八条）

第二十三条

（退出，见《公约》第二十三条和议定书第十九条）

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，任何一方可以按照《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

（保存人及其职责，见《公约》第二十六条和议定书第十七条和第二十条）

最后段落

来自《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》 (1963年，东京)

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。

来自《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，蒙特利尔)

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。

الوثيقة الختامية

للمؤتمر الدولي لقانون الجو للنظر في تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم
وبعض الأفعال المرتكبة على متن الطائرات (طوكيو، ١٩٦٣)
المنعقد تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولي
في مونتريال، من ٢٠١٤/٣/٢٦ إلى ٢٠١٤/٤/٤

اجتمع المفوضون في المؤتمر الدولي لقانون الجو، تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولي، في مونتريال من ٢٠١٤/٣/٢٦ إلى ٢٠١٤/٤/٤ للنظر في تعديل "الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣).

وكانت حكومات الدول التالية البالغ عددها ٨٨ دولة ممثلة في المؤتمر وقدمت أوراق اعتماد سليمة ومستوفية للشروط:

جمهورية ألبانيا	مملكة ليسوتو
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية	جمهورية لتوانيا
جمهورية أنغولا	جمهورية مدغشقر
جمهورية الأرجنتين	جمهورية مالي
أستراليا	جمهورية مالطة
جمهورية النمسا	جمهورية موريتانيا الإسلامية
جمهورية أذربيجان	الولايات المتحدة المكسيكية
دولة بوليفيا المتعددة القوميات	المملكة المغربية
جمهورية بوتسوانا	جمهورية ناميبيا
الجمهورية الاتحادية البرازيلية	جمهورية نيبال الديمقراطية الاتحادية
بوركينا فاسو	مملكة هولندا
جمهورية بوروندي	نيوزيلندا
جمهورية الرأس الأخضر	جمهورية النيجر
مملكة كمبوديا	جمهورية نيجيريا الاتحادية
جمهورية الكامبيرون	سلطنة عُمان
كندا	جمهورية باراغواي
جمهورية تشاد	جمهورية بيلو
جمهورية شيلي	جمهورية الفلبين
جمهورية الصين الشعبية	جمهورية بولندا
جمهورية كولومبيا	جمهورية البرتغال
جمهورية الكونغو	دولة قطر
جمهورية كوت ديفوار	جمهورية كوريا
جمهورية كوبا	الاتحاد الروسي
الجمهورية التشيكية	المملكة العربية السعودية
مملكة الدانمرك	جمهورية السنغال
الجمهورية الدومينيكية	جمهورية سيراليون
جمهورية إكوادور	جمهورية سنغافورة
جمهورية مصر العربية	جمهورية سلوفينيا
جمهورية غينيا الاستوائية	جمهورية جنوب أفريقيا
جمهورية فيجي	مملكة إسبانيا
جمهورية فنلندا	جمهورية السودان
الجمهورية الفرنسية	مملكة سوازيلند

مملكة السويد	جمهورية ألمانيا الاتحادية
الاتحاد السويسري	جمهورية غانا
جمهورية توغو	جمهورية غينيا
جمهورية تركيا	جمهورية هايتي
جمهورية أوغندا	الجمهورية الهيلينية
الإمارات العربية المتحدة	جمهورية الهند
المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى	جمهورية إندونيسيا
وأيرلندا الشمالية	دولة إسرائيل
جمهورية تنزانيا المتحدة	جمهورية إيطاليا
الولايات المتحدة الأمريكية	جامايكا
جمهورية أوروغواي الشرقية	اليابان
	المملكة الأردنية الهاشمية
	جمهورية كينيا
	دولة الكويت

وكانت المنظمات الدولية الثماني التالية ومؤسسة أكاديمية واحدة ممثلة بمراقبين:

اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك)
وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (أسيكنا)
الهيئة العربية للطيران المدني (أكاك)
اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)
الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (إيفالبا)
الاتحاد الدولي لشركات التأمين الجوي (IUAI)
رابطة أمريكا اللاتينية لقانون الجو والفضاء (ألادا)
مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)
جامعة ماكغيل

افتتح رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، الدكتور أولومويا بينارد أليو، أعمال هذا المؤتمر .
وانتخب المؤتمر السيدة تان سيو هواي (سنغافورة) رئيسة له، وانتخب أيضا نواب الرئيس التالية أسماؤهم:

السيد ليفرز ماباسو (جنوب أفريقيا)	النائب الأول للرئيس
السيد مايكل جينيسون (الولايات المتحدة)	النائب الثاني للرئيس
السيد نوربيرتو لونغو (الأرجنتين)	النائب الثالث للرئيس
الدكتور مالغورزاتا بولكوفسكا (بولندا)	النائب الرابع للرئيس
صاحب السمو الأمير تركي بن فيصل آل سعود (المملكة العربية السعودية)	النائب الخامس للرئيس

وكان أمين عام المؤتمر السيد جون أوغيسطين، مدير إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بمنظمة الطيران المدني الدولي. وساعده الدكتور جيفانغ هوانغ، كبير الموظفين القانونيين، الذي كان يشغل وظيفة الأمين التنفيذي، والسيد أندرو أبولوت والسيد كريستوفر بيتراس، وهما موظفان في الشؤون القانونية، كانا مساعدي أمين المؤتمر، والسيدة مارلا وينستاين، الموظفة في الشؤون القانونية، التي كانت مساعدة أمين المؤتمر، وقُدمت خدمات المؤتمر تحت رئاسة الدكتورة فانغ ليو، مديرة إدارة الشؤون الإدارية والخدمات، بمساعدة السيد جيمس وان، نائب المدير، إدارة المعلومات والخدمات الإدارية العامة، إلى جانب مسؤولين آخرين في المنظمة.

وأنشأ المؤتمر لجنة جامعة ترأستها السيدة تان سيو هواي (سنغافورة) واللجان والفرق التالية:

لجنة أوراق الاعتماد

السيد عبيد سيف النعيمي (الإمارات العربية المتحدة)

الرئيس:

كندا

الأعضاء:

كولومبيا

فنلندا

إندونيسيا

الإمارات العربية المتحدة

لجنة الصياغة

السيد ليفرز ماباسو (جنوب أفريقيا)

الرئيس:

الأرجنتين

الأعضاء:

أستراليا

البرازيل

بوركينا فاسو

كندا

الصين

فنلندا

فرنسا

غانا

الهند

جامايكا

اليابان

موريتانيا

ناميبيا

هولندا

جمهورية كوريا

الاتحاد الروسي

جنوب أفريقيا

الإمارات العربية المتحدة

الولايات المتحدة

أوروغواي

الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)

الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (إيفالبا)

لجنة بنود الدبلوماسية والبنود الختامية

الرئيس: السيد جون ناشيت (كندا)

الأعضاء:

كندا
شيلي
الصين
الكونغو
الدانمارك
إكوادور
فيجي
ألمانيا
الأردن
نيجيريا
باراغواي
البرتغال
قطر
جمهورية كوريا
توغو
الولايات المتحدة

مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)

الفريق الخاص لحراس الأمن على متن الطائرات وأصدقاء الرئيس

الرئيسان: السيد تيري أولسون (فرنسا)

السيدة تان سيو هواي (سنغافورة)

الأعضاء:

الأرجنتين
كندا
الصين
كولومبيا
كوبا
مصر
فرنسا
إيطاليا
اليابان
كينيا
الفلبين
المملكة العربية السعودية
جنوب أفريقيا
السودان
سويسرا
الولايات المتحدة

الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (ايفالبا)

فريق الاختصاص القضائي

الرئيس:	السيد مارك رودميل (المملكة المتحدة)
الأعضاء:	جمهورية بوليفيا المتعددة القوميات الصين فرنسا ألمانيا جامايكا الكويت المكسيك ناميبيا نيجيريا الاتحاد الروسي سنغافورة إسبانيا المملكة المتحدة الولايات المتحدة الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)

فريق القرارات

الرئيس:	السيد خوان رامون هرنانديز برافو (المكسيك)
الأعضاء:	الجمهورية التشيكية اليابان كينيا موريتانيا المكسيك نيوزيلندا بيرو بولندا سنغافورة جنوب أفريقيا السويد تركيا الولايات المتحدة الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)

واعتمد المؤتمر، عقب مداولته، نص "بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات".

وفي هذا اليوم، فُتح في مونتريال باب التوقيع على البروتوكول المذكور من جانب الدول المشاركة في المؤتمر. وتقرر أيضاً أنه بعد تاريخ ٤/٤/٢٠١٤، سيفتح باب التوقيع على البروتوكول المذكور أمام جميع الدول في المقر الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال.

ويخضع نص البروتوكول المذكور للتحقق منه من قبل أمانة المؤتمر تحت سلطة رئيس المؤتمر خلال مدة تسعين يوماً من تاريخه من حيث التغييرات اللغوية اللازمة لجعل النصوص باللغات المختلفة متوافقة مع بعضها البعض.

وقد اعتمد في مونتريال في هذا اليوم أيضاً نص موحد لـ"الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (طوكيو، ١٩٦٣) بالصيغة المعدلة بموجب "بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" لتسهيل تطبيق القواعد الواردة في هذه الاتفاقية وفي هذا البروتوكول بصورة سلسة. وإن هذا النص، المعد بست لغات، مرفق بهذه الوثيقة الختامية.

واعتمد المؤتمر أيضاً بتوافق الآراء القرار التالي:

قرار

يتعلق بتحديث الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ بعنوان "مواد إرشادية بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين/المشاغبين"

إن المؤتمر،

وإقراراً منه بأنه، بمقتضى ديباجة "اتفاقية الطيران المدني الدولي" والمادة ٤٤ منها يتمثل أحد أهداف وغايات منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) في تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفاعلية والاقتصاد؛

وقد اعتمد "بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن" الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" (البروتوكول)؛

وإدراكاً منه أن القانون الدولي القائم وكذلك القوانين والأنظمة الوطنية في العديد من الدول قد لا تكون ملائمة تماماً لتعالج على نحو فعال الأنواع الأقل خطورة من الجرائم والأفعال الأخرى التي يرتكبها الركاب غير المنضبطين أو المشاغبون على متن الطائرات المدنية؛

وإقراراً منه بأن المؤتمر قرر عدم إدراج قائمة بالجرائم والأفعال الأخرى في البروتوكول، بل أوصى بتحديث الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ للايكاو بعنوان "مواد إرشادية بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين/المشاغبين" الذي نشر في عام ٢٠٠٢؛

وإن يضع في اعتباره البيئة الخاصة للطائرة أثناء طيرانها والمخاطر الكامنة المرتبطة بها، وكذلك الحاجة إلى تقديم الإرشاد بشأن ما يشكل سلوكاً غير منضبط أو مشاغباً على متن الطائرات المدنية؛

ونظراً للحاجة إلى وجود قائمة محدثة بالجرائم والأفعال الأخرى، في وثيقة غير البروتوكول، لاستخدامها كدليل لغرض تسهيل تعامل الدول مع الجرائم والأفعال الأخرى التي تشكل سلوكاً غير منضبط أو مشاغباً على متن الطائرات المدنية؛

وإدراكاً منه لأن اعتماد البروتوكول أثار أيضاً على موضوع الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ للايكاو؛

يقرر:

حث مجلس الايكاو على أن يطلب من الأمين العام تحديث الكتاب الدوري رقم ٢٨٨ للايكاو بعنوان "مواد إرشادية بشأن الجوانب القانونية للركاب غير المنضبطين/المشاغبين" لإدراج قائمة أكثر تفصيلاً بالجرائم والأفعال الأخرى، فضلاً عن إجراء تغييرات تبعية على كتاب الايكاو الدوري رقم ٢٨٨ نتيجة لاعتماد بروتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات؛

الطلب من الايكاو أن تعمم هذا الكتاب الدوري بعد تحديثه على الدول؛

دعوة جميع الدول الأعضاء لأن تدرج في قوانينها وأنظمتها الوطنية، بقدر ما يكون ذلك عملياً، عناصر الصيغة المحدثّة من هذا الكتاب الدوري.

وإثباتاً لما تقدم، فإن المندوبين قد وقّعوا على هذه الوثيقة الختامية.

حررت في مونتريال في اليوم الرابع من شهر أبريل/نيسان من عام ألفين وأربعة عشر في ستة نصوص ذات حجبة باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية في نسخة واحدة تودع لدى منظمة الطيران المدني الدولي وتسلم المنظمة المذكورة نسخة معتمدة رسمياً منها إلى كل من الحكومات الممثلة في هذا المؤتمر.

المرفق

النص الموحد للاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات
(طوكيو - ١٩٦٣) وبرتوكول تعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض
الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن
الطائرات (مونتريال - ٢٠١٤)

**النص الموحد للاتفاقية بشأن الجرائم
وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات
(طوكيو، ١٩٦٣)
والبروتوكول لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى
التي ترتكب على متن الطائرات
(مونتريال، ٢٠١٤)**

إن الدول المتعاقدة:

لما كانت الدول 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 يخل 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،

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

قد اتفقت على ما يلي:

الباب الأول — مجال تطبيق الاتفاقية

المادة الأولى

١- تطبق هذه الاتفاقية على :

(أ) المخالفات للقوانين الجنائية؛

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

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

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 المسؤولية 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 الرابعة والخامسة والثالثة عشرة من هذه الاتفاقية، يعني دولة المشغل.

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

المادة الثانية

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.

الباب الثاني — الاختصاص القضائي

المادة الثالثة

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

١ مكرر — تتمتع الدولة أيضاً بصلاحيّة 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 لا يزال 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 المسجلة 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 تُركب على متنها الجريمة في إقليمها، وتهبط الطائرة بعد ذلك في إقليمها والشخص الذي يُدعى ارتكابه للجريمة لا يزال على متنها؛
- (٢) تتعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها للخطر، أو يتعرض حسن النظام والانضباط على متنها للخطر؛

(ب) بصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي تُركب 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 المشغل.

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

المادة الثالثة 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 تخُل الالتزامات الواردة في هذه المادة بالالتزامات أي دولة متعاقدة بموجب المادة ١٣.

المادة الرابعة

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

- (أ) أن يكون للجريمة أثر على إقليم تلك الدولة،
- (ب) أن تكون الجريمة قد ارتكبتها 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

لا تطبق أحكام هذا الباب على الجرائم والأفعال التي يرتكبها أو على وشك أن يرتكبها شخص على متن طائرة في حالة طيران في المجال الجوي لدولة التسجيل أو دولة المشغل أو فوق أعالي البحار في أي منطقة أخرى خارج أراضي أي دولة إلا إذا كانت

آخر نقطة للإقلاع أو كانت النقطة التالية للهبوط المقصود تقع في دولة أخرى، أو إذا قامت الطائرة فيما بعد بالطيران في المجال الجوي لدولة أخرى مع بقاء هذا الشخص على متنها.

المادة السادسة

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 النظام والانضباط على متن الطائرة،

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

٢- يجوز لقائد الطائرة أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح 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 يصرح 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 لحراس الأمن المُعيّن على متن الطائرة بموجب اتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف أو ترتيب 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 يسمحان 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 السابعة

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

(أ) إذا كانت تلك النقطة تقع في إقليم دولة غير متعاقدة وترفض سلطات تلك الدولة السماح بانزال ذلك الشخص أو إذا كانت إجراءات التحفظ قد فرضت وفقاً للفقرة ١ ج) من المادة السادسة لتمكين تسليمه للسلطات المختصة،

(ب) إذا هبطت الطائرة هبوطاً اضطرارياً ولم يكن في مقدور قائد الطائرة أن يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة، أو

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

٢- يقوم قائد الطائرة، في أقرب وقت ممكن عملياً، وإذا أمكن قبل هبوط الطائرة في إقليم 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 إليها في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ١ بالمادة الأولى، انزال ذلك الشخص في إقليم أي 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 الإنزال وبالأسباب التي دعت اليه.

المادة التاسعة

- ١- يجوز لقائد الطائرة متى توفرت لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد بأن شخصاً ما على متن الطائرة قد ارتكب فعلاً يشكل، في رأيه، جريمة جسيمة، أن يسلم 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 يسلمه وفقاً لأحكام الفقرة السابقة، بإخطار سلطات تلك الدولة بنبئته تسليم ذلك الشخص وبالأسباب التي دعت لذلك.
- ٣- يزود قائد الطائرة السلطات التي يسلم مرتكب الجريمة المشتبه فيه إليها وفقاً لأحكام هذه المادة بالأدلة والمعلومات التي تكون في حوزته على نحو مشروع.

المادة العاشرة

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 المشغل للطائرة أو الشخص الذي تسيّر الرحلة لحسابه، مسؤولاً في أية دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت الإجراءات حياله.

الباب الرابع — الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

المادة الحادية عشرة

- ١- عندما يرتكب شخص على متن طائرة بصفة غير شرعية أو بالقوة أو بالتهديد بها فعلاً من شأنه التعرض 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 إليها 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 أي دولة متعاقدة لقائد طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أخرى بإنزال أي شخص طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة الثامنة.

المادة الثالثة عشرة

- ١- تتسلم أي دولة متعاقدة أي شخص يقوم قائد الطائرة بتسليمه إليها طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة.
- ٢- تقوم أي دولة متعاقدة، إذا رأت أن الظروف تبرر ذلك، باحتجاز أو باتخاذ كل الإجراءات الأخرى التي تكفل تواجد أي شخص مشتبه في ارتكابه لفعل من الأفعال المشار إليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة، فضلاً عن أي شخص آخر تم تسليمه إليها. ويتم الاحتجاز أو اتخاذ الإجراءات الأخرى وفقاً لقوانين تلك الدولة، على أنه يجوز أن تستمر تلك الإجراءات إلى الوقت اللازم فقط لإتمام الإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم.
- ٣- يجب مساعدة أي شخص يكون قد تم احتجازه وفقاً لأحكام الفقرة السابقة على الاتصال فوراً بأقرب ممثل مختص للدولة التي يحمل جنسيتها.
- ٤- تقوم أي دولة يجري تسليم أي شخص إليها طبقاً لأحكام الفقرة ١ من المادة التاسعة، أو تهبط في إقليمها طائرة ما بعد ارتكاب فعل من الأفعال المشار إليها 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، وإذا ما رأت أن الأمر يستدعي ذلك، أي دول أخرى يهمها الأمر، بواقعة احتجاز ذلك الشخص والظروف التي دعت إلى اجرائه. وعلى الدولة التي تجري التحقيق الأولي المشار إليه في الفقرة ٤ من هذه المادة على أن تبادر فوراً إلى موافاة الدول المذكورة بتقرير عن نتائج هذا التحقيق تبيّن فيه ما إذا 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 إليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة، ولا يستطيع أو لا يرغب في مواصلة رحلته، وترفض دولة الهبوط قبوله، فإنه يجوز لتلك الدولة، إذا لم يكن ذلك الشخص من رعاياها أو مقيماً فيها بصفة دائمة، أن تعيده إلى إقليم الدولة التي يحمل جنسيتها أو التي يقيم فيها بصفة دائمة أو إلى إقليم الدولة التي بدأ منها رحلته بطريق الجو.
- ٢- لا يعتبر انزال الشخص المعني أو تسليمه أو احتجازه أو اتخاذ الإجراءات الأخرى المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ١٣، أو إعادة ذلك الشخص، بمثابة دخول إلى إقليم الدولة المتعاقدة المعنية، وذلك فيما يتعلق بقوانين تلك الدولة الخاصة بدخول الأشخاص إلى إقليمها أو قبولهم فيه وليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمس قوانين الدول المتعاقدة بإبعاد الأشخاص من أراضيها.

المادة الخامسة عشرة

١- مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة عشرة فإن أي شخص جرى انزاله طبقاً للفقرة ١ من المادة الثامنة، أو جرى تسليمه طبقاً للفقرة ١ من المادة التاسعة، أو تم انزاله بعد ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة ويرغب في مواصلة رحلته، يستطيع في أقرب وقت ممكن التوجه لأية جهة يختارها، ما لم يقتض قانون دولة الهبوط تواجده لغرض اتخاذ إجراءات جنائية أو إجراءات 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 إليها في الفقرة ١ من المادة الحادية عشرة أن تمنح ذلك الشخص معاملة لا تقل إثارة، فيما يتعلق بحمايته وسلامته، عن تلك التي يلقاها رعايا تلك الدولة المتعاقدة في ظروف مشابهة، وذلك بدون الإخلال بقوانين تلك الدولة المتعلقة بالدخول إلى اقليمها أو قبول الأشخاص فيه أو تسليمهم أو إعادتهم منه.

المادة الخامسة عشرة مكرر

١- تُشجع 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.

الباب السادس — أحكام أخرى

المادة السادسة عشرة

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 يجب عليها أن تقيم اختصاصها القضائي وفقاً للفقرتين ٢ و ٢ مكرر من المادة الثالثة.

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

المادة السابعة عشرة

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 هذه الاتفاقية، وفقاً للالتزامات ومسؤوليات الدول بمقتضى القانون الدولي. وفي هذا الصدد، تولي كل دولة متعاقدة اعتباراً لمبادئ مراعاة الأصول القانونية والمعاملة المنصفة."

المادة الثامنة عشرة

إذا أنشأت دول متعاقدة فيما بينها مؤسسات مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية تستعمل طائرات غير مسجلة 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.

المادة الثامنة عشرة مكرر

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

الباب السابع — أحكام ختامية

المادة التاسعة عشرة

(لغات الاتفاقية، انظر المادة الرابعة عشر من البروتوكول)

المادة العشرون

(ترجمة الاتفاقية كما عدلت بالبروتوكول، انظر المادة الخامسة عشر من البروتوكول)

المادة الحادية والعشرون

(التوقيع، التصديق، القبول، الموافقة أو الانضمام، انظر المواد ١٩، ٢٠ و ٢٢ من الاتفاقية والمواد السادسة عشر والسابعة عشر من البروتوكول)

المادة الثانية والعشرون

(الدخول حيز النفاذ، انظر المادة ٢١ من الاتفاقية والمادة الثامنة عشر من البروتوكول)

المادة الثالثة والعشرون

(استنكارات، انظر المادة ٢٣ من الاتفاقية والمادة التاسعة عشر من البروتوكول)

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. وإذا 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 أي دولة متعاقدة تكون قد أبدت مثل هذا التحفظ.
- ٣- يجوز لأي 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 ٢٤، لا يجوز إبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية.

المادة السادسة والعشرون

(الودائع ووظائفها، انظر المادة ٢٦ من الاتفاقية والمادتان السابعة عشر والعشرون من البروتوكول)

الفقرات النهائية

من الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى

التي ترتكب على متن الطائرات، (طوكيو، ١٩٦٣)

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

جرّيت في طوكيو في اليوم الرابع عشر من سبتمبر/أيلول من سنة ألف وتسعمائة وثلاث وستين من ثلاثة نصوص رسمية محررة باللغات الإنجليزية والفرنسية والإسبانية.

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

من البروتوكول لتعديل الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى
التي ترتكب على متن الطائرات، (مونتريال، ٢٠١٤)

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

حُرر في مونتريال في 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، وتحيل جهة الإيداع نسخاً مصدقة إلى جميع الدول المتعاقدة في هذا البروتوكول.