

کنوانسیون توکیو راجع به جرائم
و برخی اعمال ارتكابی دیگر در
هواپیما

مورخ ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳

فصل اول - قلمرو اجرای کنوانسیون

ماده ۱ - ۱ - مقررات کنوانسیون حاضر در موارد زیر مجری خواهد بود:

الف - در مورد جرائم موضوع قوانین جزایی.

ب - در مورد اعمالی که متضمن ارتکاب جرم بوده و یا نباشد ولی سلامت هواپیما و سرنشینان و

محمولات آن را به مخاطره و یا سبب اختلال نظم و آرامش داخلی هواپیما گردد.

۲ - به استثناء موارد مذکور در فصل سوم - مقررات کنوانسیون حاضر در مورد جرائم و اعمال ارتكابی

توسط یک فرد در داخل یک هواپیما ثبت شده نزدیکی از دول متعاقد - هنگامی که هواپیما در

پرواز بوده یا در سطح دریاهای آزاد و یا منطقه‌ای که متعلق به هیچ یک از دول نباشد قرار گرفته

باشد - مجری خواهد بود.

۳ - از لحاظ این کنوانسیون یک هواپیما از زمانی که نیروی موتوری آن به منظور پرواز به کار می‌افتد

تا زمانی که عمل فرود آمدن آن پایان یابد در حال پرواز تلقی می‌شود.

۴ - این کنوانسیون در مورد هواپیماهایی که به منظورهای نظامی یا گمرکی یا پلیسی به کار می‌روند -

مجری نخواهد بود.

ماده ۲ - با ملحوظ داشتن مقررات ماده ۴ و به جز مواردی که سلامت هواپیما و سرنشینان و محمولات آن

ایجاب کند - هیچ یک از مقررات این کنوانسیون به نحوی تفسیر نخواهد شد که به منزله اجازه یا تکلیف به

انجام اقداماتی در مورد تخلف از قوانین جزایی ناظر بر جرائم سیاسی و یا بزه‌های مبتنی بر تبعیضات نژادی و

یا مذهبی تلقی گردد.

فصل دوم - صلاحیت

ماده ۳ - ۱ - دولت ثبت‌کننده هواپیما - برای رسیدگی به جرائم و اعمال ارتكابی در هواپیما صالح

می‌باشد.

۲ - هر یک از دول متعاقد - اقدامات لازم را برای احراز صلاحیت خود به عنوان دولت ثبت‌کننده در

مورد رسیدگی به جرائم ارتكابی در هواپیماهایی که نزد او به ثبت رسیده است معمول خواهد داشت.

۳ - این کنوانسیون به هیچ یک از صلاحیتهای جزایی که به موجب قوانین داخلی اعمال می‌گردد خلی وارد نمی‌کند.

ماده ۴ - دولت متعهدی که دولت ثبت‌کننده هواپیما نباشد - نمی‌تواند به منظور اعمال صلاحیت جزایی خود در مورد جرم ارتكابی در داخل هواپیما در امر پرواز آن مداخله نماید مگر در موارد مشروحه ذیل:

الف - جرم در سرزمین آن دولت اثراتی ایجاد کند.

ب - جرم توسط یا علیه یکی از اتباع آن دولت یا مقیمین دائمی آن ارتكاب یافته باشد.

ج - جرم امنیت آن دولت را به مخاطره اندازد.

د - جرم ناقض قواعد یا مقررات جاری آن دولت ناظر به پرواز و یا مانور هواپیما باشد.

ه - اعمال صلاحیت - برای رعایت تعهدات ناشی از یک موافقتنامه چند جانبه بین‌المللی برای آن دولت ضروری باشد.

فصل سوم - اختیارات فرمانده هواپیما

ماده ۵ - ۱ - مقررات این فصل در مورد جرائم و اعمالی که توسط شخصی در هواپیمای در حال پرواز - چه بر فراز فضای هوایی دولت ثبت‌کننده چه بر فراز دریاهای آزاد یا بر فراز منطقه‌ای که متعلق به هیچ یک از دول نباشد ارتكاب یافته یا شروع به ارتكاب آن شده - جاری نخواهد بود. مگر این که آخرین نقطه برخاست یا اولین نقطه مورد نظر برای فرود بعدی در سرزمین دولتی غیر از دولت ثبت‌کننده باشد و یا هواپیما متعاقباً در فضای هوایی دولتی غیر از دولت ثبت‌کننده پرواز کند و شخص مذکور هنوز سوار هواپیما باشد.

۲ - علیرغم مفاد بند ۳ ماده ۱ - از لحاظ این فصل هواپیما از زمانی که کلیه درهای خارجی آن پس از سوار شدن مسافری بسته شد تا زمانی که مجدداً به منظور پیاده شدن مسافری باز گردد - در حال پرواز تلقی می‌شود. در صورت فرود اجباری - مقررات این فصل همچنان در مورد جرائم و

اعمال ارتكابی در هواپیما تا زمانی که مقامات صالح یک دولت مسؤلیت هواپیما و سرنشینان و محمولات آن را به عهده بگیرند - جاری خواهد بود.

ماده ۶ - ۱ - هر گاه فرمانده هواپیما - با داشتن دلایل موجه - معتقد گردد که شخصی در هواپیما - مرتکب یکی از جرائم یا اعمال مندرج در بند ۱ ماده ۱ شده یا در شرف ارتكاب آن می باشد - می تواند به جهات زیر در مورد این شخص تدابیر لازم از جمله تدابیر تضيیعی اتخاذ نماید:

الف - برای حفظ سلامت هواپیما یا سرنشینان یا محمولات آن.

ب - حفظ نظم و ترتیب در هواپیما.

ج - تسلیم کردن شخص مورد نظر به مقامات صالح یا پیاده کردن او طبق مقررات این فصل.

۲ - فرمانده هواپیما می تواند برای اجرای تدابیر تضيیعی که مجاز به اتخاذ آن بوده و در مورد هر شخص همکاری سایر خدمه هواپیما را خواستار شده یا اجازه دهد همچنین بدون الزام مسافری همکاری آنان را خواستار شده یا اجازه دهد.

هر یک از خدمه هواپیما یا مسافری همچنین می تواند بدون داشتن چنین اجازه ای با داشتن دلایل موجه فوراً اقدامات احتیاطی معقولی را که معتقد است برای حفظ سلامت هواپیما یا سرنشینان و یا محمولات آن ضروری است معمول دارد.

ماده ۷ - ۱ - تدابیر تضيیعی که به موجب ماده ۶ درباره شخصی اتخاذ می گردد بعد از نقطه ای که هواپیما در آن فرود می آید ادامه نخواهد یافت - مگر آن که:

الف - این نقطه در سرزمین دولت غیر متعاهدی واقع باشد و مقامات آن دولت اجازه پیاده کردن شخص مذکور را ندهند و یا این که به موجب شق ج بند ۱ ماده ۶ این تدابیر برای تحویل آن شخص به مقامات صالح اتخاذ شده باشد.

ب - هواپیما مجبور به فرود اجباری شود و فرمانده هواپیما قادر به تحویل شخص مذکور به مقامات صالحه نباشد.

ج - شخص مذکور به ادامه مسافرت با شرایط تضيیعی موافقت نماید.

۲ - فرمانده هواپیما مکلف است در صورتی که طبق مقررات ماده ۶ تدابیری تضيیقی درباره شخصی اتخاذ نموده - در کمترین مدت و در صورت امکان قبل از فرود آمدن در سرزمین یک دولت - مراتب و دلایل تدابیر خود را به مقامات آن دولت اعلام دارد.

ماده ۸ - ۱ - فرمانده هواپیما می تواند - تا جایی که برای اجرای مفاد شقوق الف و ب بند ۱ ماده ۶ لازم باشد - در سرزمین هر دولتی که هواپیما در آن فرود می آید هر شخصی را - که با داشتن دلایل موجه معتقد باشد - در هواپیما مرتکب یک عمل پیش بینی شده در شق ب بند ۱ ماده ۱ را گردیده یا در شرف ارتکاب آن بوده است - پیاده کند.

۲ - فرمانده هواپیما جریان و دلایل این پیاده کردن را به مقامات صالح دولتی که در آن شخصی را طبق مقررات این ماده پیاده می کند - گزارش خواهد نمود.

ماده ۹ - ۱ - فرمانده هواپیما می تواند - هر شخصی را که با داشتن دلایل موجه معتقد باشد - در هواپیما مرتکب جرمی شده که به نظر او طبق قوانین جزایی دولت ثبت کننده هواپیما از جرائم شدید بشمار می رود - به مقامات صالح هر دو دولت متعاهدی که هواپیما در سرزمین آن فرود می آید - تحویل دهد.

۲ - فرمانده هواپیما باید در اولین فرصت ممکن و در صورت امکان قبل از فرود آمدن هواپیما در سرزمین یکی از دول متعاهد - این مراتب را که شخصی در هواپیما است که فرمانده قصد دارد او را به موجب بند قبلی تحویل دهد با ذکر دلایل به مقامات صالح دولت مزبور اعلام دارد.

۳ - فرمانده هواپیما مدارک و اطلاعاتی را که به موجب قوانین دولت ثبت کننده هواپیما صحیحاً در اختیار دارد - به مقامات صالح دولتی که شخص مظنون را به موجب مقررات این ماده تحویل می دهد - تسلیم خواهد نمود.

ماده ۱۰ - در مورد تدابیری که بر اساس این کنوانسیون اتخاذ می گردد در هیچ یک از مراحل رسیدگی به دعوی خسارت شخصی که تدابیر متخذه متوجه او بوده مسئولیتی متوجه فرمانده هواپیما یا خدمه یا مسافران یا مالک یا بهره بردار هواپیما و یا شخصی که به حساب او پرواز انجام شده است - نخواهد بود.

فصل چهارم - تصرف غیر قانونی هواپیما

ماده ۱۱ - ۱ - هر گاه شخصی داخل هواپیما از طریق غیر قانونی و با توسل به زور یا تهدید به زور مرتکب عمل مداخله و تصرف و یا اعمال کنترل هواپیمای در حال پرواز بشود و یا هر گاه چنین عملی در شرف وقوع باشد دول متعاقد برای حفظ و یا بازگرداندن کنترل هواپیما به فرمانده قانونی آن کلیه تدابیر مقتضی را اتخاذ خواهند نمود.

۲ - در موارد مشروح در بند قبل - دولت متعاهدی که هواپیما در سرزمین او فرود می‌آید - به مسافری و خدمه به محض امکان اجازه ادامه مسافرت خواهد داد و هواپیما و محمولات آن را در اختیار اشخاصی که قانوناً حق تصرف آن را دارند می‌گذارد.

فصل پنجم - اختیارات و وظایف دول

ماده ۱۲ - هر یک از دول متعاقد به فرمانده هواپیمای به ثبت رسیده نزد دولت متعاقد دیگر اجازه خواهد داد که به موجب مفاد بند ۱ ماده ۸ هر فردی را که صلاح بداند پیاده کند.

ماده ۱۳ - ۱ - طبق مقررات بند ۱ ماده ۹ هر یک از دول متعاقد مکلف است شخصی را که فرمانده هواپیما تحویل می‌دهد - تحویل گیرد.

۲ - هر گاه اوضاع و احوال را مقتضی تشخیص دهد - هر یک از دول متعاقد اشخاص مظنون به ارتکاب اعمال مذکور در بند ۱ ماده ۱۱ و هر شخص دیگری را که تحویل گرفته باشد به منظور تأمین حضور او بازداشت خواهد نمود یا اقدامات دیگری را معمول خواهد داشت.

این بازداشت یا اقدامات باید منطبق با قوانین آن دولت بوده و نمی‌تواند بیش از زمانی که برای شروع تعقیب جزایی یا تشریفات استرداد لازم باشد ادامه یابد.

۳ - هر شخصی که در اجرای مقررات بند فوق بازداشت گردد - می‌تواند بلافاصله با نزدیکترین نماینده ذیصلاحیت دولت متبوع خود تماس حاصل نماید و برای این کار همه نوع تسهیلات دربارہ او معمول خواهد گردید.

۴ - هر دولت متعهد که شخصی را به موجب بند ۱ ماده ۹ تحویل می‌گیرد یا هواپیمایی که یکی از اعمال پیش‌بینی شده در بند ۱ ماده ۱۱ در آن واقع شده در سرزمین او فرود می‌آید بلافاصله تحقیقات مقدماتی جهت روشن شدن جریان امر انجام خواهد داد.

۵ - وقتی که دولتی به موجب مفاد این ماده شخصی را بازداشت نمود - بلافاصله مراتب بازداشت و اوضاع و احوال موجه را به دولت ثبت‌کننده و به دولت متبوع بازداشت شده و در صورت لزوم به هر دولت ذینفع دیگری اعلام خواهد کرد. دولتی که تحقیقات مقدماتی را به موجب بند ۴ این ماده به عمل می‌آورد نتیجه را به دول مذکور گزارش کرده و نظر خود را درباره اعمال صلاحیت اعلام خواهد نمود.

ماده ۱۴ - ۱ - هر گاه شخصی که به استناد بند ۱ ماده ۸ پیاده و یا طبق بند ۱ ماده ۹ تحویل و یا پس از ارتکاب جرم موضوع بند ۱ ماده ۱۱ پیاده گردیده‌تواند یا نخواهد مسافرت خود را ادامه دهد - دولتی که هواپیما به سرزمین آن فرود آمده - در صورتی که نخواهد به او اجازه دهد - و این شخص جزو اتباع و یا مقیم دائمی آن نباشد - می‌تواند او را به سرزمین دولتی که تابع یا مقیم دائمی آن است و یا به دولتی که مسافرت هوایی از سرزمین آن آغاز شده است باز گرداند.

۲ - پیاده شدن یا تحویل گرفتن یا بازداشت کردن و سایر اقداماتی که در بند ۲ ماده ۱۳ پیش‌بینی شده و همچنین بازگردانیدن شخص مورد نظر از نظرقوانین مربوط به ورود و اقامت یک دولت متعهد به منزله اجازه ورود یا پذیرش به سرزمین این دولت تلقی خواهد شد و هیچ یک از مواد این کنوانسیون ناقض قوانین دول متعهد در مورد اخراج و طرد اشخاص نخواهد بود.

ماده ۱۵ - ۱ - با وجود ماده ۱۴ - اشخاصی که به موجب بند ۱ ماده ۸ پیاده یا طبق بند ۱ ماده ۹ تحویل و یا پس از ارتکاب جرم پیش‌بینی شده در بند ۱ ماده ۱۱ پیاده گردیده‌اند می‌توانند هر گاه مایل به ادامه سفر خود باشند در اولین فرصت ممکن به جانب مقصد مورد نظر خود حرکت نمایند - مگر این که حضور آنان طبق قوانین دولتی که هواپیما در سرزمین آن فرود آمده برای استرداد یا تعقیب جزایی ضروری باشد.

۲ - با وجود قوانین مربوط به ورود و پذیرش و استرداد و اخراج هر یک از دول متعاقد که در سرزمین آن - شخصی طبق مقررات بند ۱ ماده ۸ پیاده و یا طبق مقررات بند ۱ ماده ۹ تحویل و یا به علت ظن به ارتکاب یکی از جرائم موضوع بند ۱ ماده ۱۱ پیاده شده باشد - این شخص را از حقوقی که از حقوق اتباع خود برای تأمین و حمایت در موارد مشابه کمتر نباشد برخوردار خواهد نمود.

فصل ششم - سایر مقررات

ماده ۱۶ - ۱ - جرائم ارتكابی در هواپیمای ثبت شده نزدیک دولت متعاقد از لحاظ استرداد در حکم این است که این جرائم هم در محل وقوع آن و هم در سرزمین دولت ثبت کننده ارتكاب یافته اند.

۲ - هیچ یک از مقررات این کنوانسیون نباید در حکم الزامی بودن استرداد تغییر و تلقی گردد.

ماده ۱۷ - به مناسبت اقدامات تحقیقی یا بازداشت یا هنگام اعمال صلاحیت به هر نحو دیگر در مورد جرمی که در داخل هواپیما ارتكاب یافته دول متعاقد سلامت و سایر مصالح هوانوردی را ملحوظ خواهند داشت و به نحوی اقدام خواهند نمود که از تأخیر غیر ضروری برای هواپیما و مسافرین و خدمه و محمولات آن جلوگیری شود.

ماده ۱۸ - هر گاه دول متعاقد مشترکاً به برقراری سازمانهای حمل و نقل هوایی و یا نمایندگیهای عملیاتی بین المللی مبادرت نمایند که هواپیماهای مورد بهره برداری آن نزد دولت مشخصی به ثبت نرسیده باشد - دول مذکور در اجرای مفاد این کنوانسیون بر حسب مورد و لدی الاقتضاء یکی از دولتهای شریک را به عنوان دولت ثبت کننده معرفی خواهند نمود و این مورد را به اطلاع سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری خواهند

رسانید و این سازمان به نوبه خود مراتب را به اطلاع کلیه دول طرف این کنوانسیون خواهد رسانید.

فصل هفتم - مقررات نهایی

ماده ۱۹ - این کنوانسیون تا تاریخی که به موجب مقررات ماده ۲۱ لازم‌الاجراء گردد - برای امضای کلیه دولی که تا آن تاریخ به عضویت سازمان ملل متحد و یا یکی از سازمانهای تخصصی درآمده‌اند مفتوح خواهد بود.

ماده ۲۰ - ۱ - این کنوانسیون طبق مقررات قانون اساسی هر یک از دول امضاءکننده به تصویب خواهد رسید.

۲ - اسناد تصویب به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری تسلیم خواهد شد. ماده ۲۱ - ۱ - پس از آن که دوازده دولت اسناد تصویب خود را تسلیم نمودند کنوانسیون نود روز بعد از تاریخ تسلیم دوازدهمین سند تصویب - بین دول مذکور به مرحله اجراء در می‌آید. از آن پس در مورد دولی که آن را تصویب می‌نمایند - کنوانسیون نود روز پس از تسلیم اسناد تصویب لازم‌الاجراء خواهد بود.

۲ - به محض لازم‌الاجراء شدن - کنوانسیون حاضر توسط سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری نزد دبیر کل سازمان ملل متحد به ثبت خواهد رسید.

ماده ۲۲ - ۱ - کنوانسیون حاضر پس از لازم‌الاجراء شدن برای الحاق کلیه دول عضو سازمان ملل متحد یا عضو یکی از سازمانهای تخصصی مفتوح خواهد بود.

۲ - الحاق یا تسلیم سند به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری انجام می‌گیرد و نود روز پس از تسلیم اعتبار خواهد یافت.

ماده ۲۳ - ۱ - هر یک از دول عضو می‌تواند فسخ این کنوانسیون را کتباً به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری اعلام نماید.

۲ - فسخ شش ماه پس از وصول اعلامیه فسخ به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری تحقق خواهد یافت.

ماده ۲۴ - ۱ - اختلافات بین دول متعاقد در مورد تفسیر و اجراء این کنوانسیون که از طریق مذاکره حل نشود - بنابر تقاضا و پیشنهاد یکی از طرفین به‌داوری ارجاع خواهد گردید و هر گاه ظرف شش ماه پس از تقاضای داوری طرفها نتوانند نسبت به ترتیب داوری به توافق برسند - هر یک از طرفین می‌توانند اختلاف را از

طریق دادخواستی که با رعایت اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری تنظیم شده باشد - به دیوان مذکور - ارجاع نماید.

۲ - هر یک از دول می‌تواند در موقع امضاء یا تصویب یا الحاق به این کنوانسیون اعلام نماید که خود را نسبت به مقررات بند فوق متعهد نمی‌داند. سایر دول متعهد - نسبت به هر دولت متعهد دیگری که چنین قید را نسبت به مفاد بند فوق نموده باشد - متعهد نخواهد بود.

۳ - هر یک از دول متعهد که نسبت به رعایت مقررات بند فوق قید نموده باشد می‌تواند در هر موقع با ارسال اعلامیه‌ای به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری قید خود را پس بگیرد.

ماده ۲۵ - به جز آن چه در ماده ۲۴ مقرر گردیده - قید دیگری به کنوانسیون حاضر پذیرفته نیست.

ماده ۲۶ - سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مراتب زیر را به اطلاع عموم دول عضو سازمان ملل متحد یا هر یک از سازمانهای تخصصی - خواهد رسانید:

الف - امضاء کنوانسیون حاضر و تاریخ امضاء.

ب - تسلیم اسناد تصویب یا الحاق با ذکر تاریخ.

ج - تاریخ لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون حاضر با توجه به مفاد بند ۱ ماده ۲۱.

د - وصول اعلامیه فسخ با ذکر تاریخ.

ه - وصول اعلامیه‌ها یا اخطاریه‌های موضوع ماده ۲۴ با قید تاریخ.

بنا به مراتب فوق امضاءکنندگان تام‌الاختیار زیر این کنوانسیون را امضاء نمودند. این کنوانسیون در تاریخ چهاردهم ماه سپتامبر سال یک هزار و نهصد و شصت و سه میلادی در شهر توکیو در سه متن اصلی به زبانهای انگلیسی و فرانسو و اسپانیولی تهیه و تنظیم گردیده است.

این کنوانسیون در سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری تودیع گردیده و برابر ماده ۱۹ برای امضاء مفتوح می‌باشد و سازمان رونوشت مصدق کنوانسیون را برای کلیه دول عضو سازمان ملل متحد و هر یک از سازمانهای تخصصی ارسال خواهد داشت.

کنوانسیون فوق مشتمل بر یک مقدمه و بیست و شش ماده منضم به قانون الحاق دولت شاهنشاهی ایران به
کنوانسیون توکیو راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما می باشد.

