



بنیاد فیریه فواجه نصیر طوسی

کنوانسیون راجع به جرایم و برنی اعمال ارتکابی دیگر در هواپیما

فصل اول - قلمرو اجرای کنوانسیون

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

الف - در مورد جرایم 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 اندازد و یا سبب اختلال نظم و آرامش داخلی هواپیما گردد.

۲ - به استثنای موارد مذکور در فصل سوم - مقررات کنوانسیون حاضر در مورد جرایم و اعمال ارتکابی توسط یک فرد در داخل یک هواپیما ثبت شده نزد یکی از دول متعاقد - هنگامی که هواپیما در پرواز بوده یا در سطح دریاهای آزاد و یا منطقه ای 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 می افتد تا زمانی که عمل فرود آمدن آن پایان یابد در حال پرواز تلقی می شود.

۴ - این کنوانسیون در مورد هواپیماهایی که به منظورهای نظامی یا گمرکی یا پلیسی به کار می روند مجرا 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 جرایم سیاسی و یا بزه های مبتنی بر تبعیضات نژادی و یا مذهبی - تلقی گردد.

فصل دوم - صلاحیت

ماده ۳ - ۱ دولت ثبت کننده هواپیما - برای رسیدگی به جرایم و اعمال ارتکابی در هواپیما صالح می باشد.

۲ - هر یک از دول متعاقد - اقدامات لازم را برای احراز صلاحیت خود به عنوان دولت ثبت کننده در مورد رسیدگی به جرایم ارتکابی در هواپیمایی 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 می گردد خللی وارد نمی کند.

ماده ۴ - دولت متعاهدی که دولت ثبت کننده هواپیما نباشد نمی تواند 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 چندجانبه بین المللی برای آن دولت ضروری

فصل سوم - اختیارات فرمانده هواپیما

ماده ۵ - ۱ مقررات این فصل در مورد جرایم و اعمالی که توسط شخصی در هواپیمای در حال پرواز - چه بر فراز فضای هوایی دولت ثبت کننده چه بر فراز دریاهای آزاد یا بر فراز منطقه ای که متعلق به هیچ یک از دول نباشد ارتكاب یافته یا شروع به ارتكاب آن شده - جاری نخواهد بود مگر اینکه آخرین نقطه برخاست یا اولین نقطه مورد نظر برای فرود بعدی در سرزمین دولتی غیر از دولت ثبت کننده باشد و یا هواپیما متعاقباً در فضای هوایی دولتی غیر از دولت ثبت کننده 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 می شود. در صورت فرود اجباری - مقررات این فصل همچنان در مورد جرایم و اعمال ارتكابی در هواپیما تا زمانی که مقامات صالح یک دولت مسئولیت هواپیما و سرنشینان و محمولات آن را به عهده بگیرند - جاری خواهد بود.

ماده ۶ - ۱ هرگاه فرمانده هواپیما - با داشتن دلایل موجه معتقد گردد که شخصی در هواپیما مرتکب یکی از جرایم 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 تزییعی اتخاذ نماید:

الف - برای حفظ سلامت هواپیما یا سرنشینان و 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 تزییعی که مجاز به اتخاذ آن بوده 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 می‌گردد بعد از نقطه‌ای که هواپیما در آن فرود می‌آید ادامه نخواهد یافت مگر آنکه:

الف - این نقطه در سرزمین دولت غیر متعاهدی واقع باشد و مقامات آن دولت اجازه پیاده کردن شخص مذکور را ندهند و یا اینکه 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 با ادامه مسافرت با شرایط تضيیعی موافقت نماید.

۲ - فرمانده هواپیما مکلف است در صورتی که طبق مقررات ماده ۶ تدابیر تضيیعی 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 می‌تواند - 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 می‌آید هر شخصی را که با داشتن دلایل موجه معتقد باشد در هواپیما مرتکب یک عمل پیش‌بینی 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 می‌کند گزارش خواهد نمود.

ماده ۹-۱ فرمانده هواپیما می‌تواند هر شخصی را که با داشتن دلایل موجه معتقد باشد در هواپیما مرتکب جرمی شده که به نظر او طبق قوانین جزایی دولت ثبت‌کننده هواپیما از جرایم شدید به شمار می‌رود به مقامات صالح هر دولت متعاهدی که هواپیما در سرزمین آن فرود می‌آید تحویل دهد.

۲ - فرمانده هواپیما باید در اولین فرصت ممکن 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 ثبت‌کننده هواپیما صحیحا در اختیار دارد به مقامات صالح دولتی که شخص مظنون را به موجب مقررات این ماده تحویل می‌دهد تسلیم خواهد نمود.

ماده ۱۰-۱ در مورد تدابیری که براساس این کنوانسیون اتخاذ می‌گردد در هیچ یک از مراحل رسیدگی به دعوی خسارت شخصی که تدابیر متخذه متوجه او بوده مسئولیتی متوجه فرمانده هواپیما یا خدمه یا مسافری یا مالک یا بهره‌بردار هواپیما و یا شخصی که به حساب او پرواز انجام شده است نخواهد بود.

فصل چهارم - تصرف غیر قانونی هواپیما

ماده ۱۱-۱ هرگاه 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 هرگاه چنین عملی در شرف وقوع باشد دول متعاهد 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 متعهده‌ی که هواپیما در سرزمین او فرود می‌آید به مسافرین 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- هرگاه 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 تامین 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 ذی صلاحیت دولت متبوع خود تماس حاصل نماید و برای این کار همه نوع تسهیلات درباره او معمول خواهد گردید.

۴- هر دولت متعاقد 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 ثبت کننده و به دولت متبوع بازداشت شده و در صورت لزوم به هر دولت ذی نفع 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- هرگاه 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 گردیده نتواند یا نخواهد مسافرت خود را ادامه دهد دولتی که هواپیما به سرزمین آن فرود آمده در صورتی که نخواهد به او اجازه ورود دهد و این شخص جز اتباع و یا مقیم دائمی آن دولت 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 بازگرداند.

۲- پیاده شدن یا تحویل گرفتن یا بازداشت کردن و سایر اقداماتی که در بند ۲ ماده ۱۳ پیش‌بینی شده و همچنین بازگرداندن شخص مورد نظر از نظر قوانین مربوط به ورود و اقامت یک دولت متعاقد به منزله اجازه ورود یا پذیرش به سرزمین این دولت تلقی نخواهد شد و هیچ یک از مواد این کنوانسیون ناقض قوانین دول متعاقد 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 هرگاه مایل به ادامه سفر خود باشند در اولین فرصت ممکن به جانب مقصد

مورد نظر خود حرکت نمایند مگر اینکه 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، هریک 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 جرایم موضوع بند ۱ ماده ۱۱ پیاده شده باشد، این شخص را از حقوقی که از حقوق اتباع خود برای تامین و حمایت در موارد مشابه کمتر نباشد برخوردار خواهد نمود.

فصل ششم - سایر مقررات

ماده ۱۶ - ۱ جرایم ارتكابی در هواپیمای ثبت شده نزد یک دولت متعاقد از لحاظ استرداد در حکم این است که این جرایم هم در محل وقوع آن و هم در سرزمین دولت ثبت کننده ارتکاب یافته‌اند.

۲- هیچ یک از مقررات این کنوانسیون نباید در حکم الزامی بودن استرداد، تعبیر 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 ارتکاب یافته دول متعاقد سلامت و سایر مصالح هوانوردی را ملحوظ خواهند داشت و به نحوی اقدام خواهند نمود که از تاخیر غیر ضروری برای هواپیما و مسافری و خدمه و محمولات آن جلوگیری شود.

ماده ۱۸ - هرگاه دول متعاقد مشترکا به برقراری سازمانهای حمل و نقل هوایی و یا نمایندگی های 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 برحسب مورد ولدی الاقتضا 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 لازم الاجرا گردد برای امضای کلیه دولی که تا آن تاریخ به عضویت سازمان ملل متحد و یا یکی از سازمانهای تخصصی در آمده‌اند مفتوح خواهد بود.

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

۲- اسناد تصویب به سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری تسلیم خواهد شد.

ماده ۲۱ - ۱- پس از آنکه دوازده دولت اسناد تصویب خود را تسلیم نمودند کنوانسیون نود روز بعد از تاریخ تسلیم دوازدهمین سند تصویب بین دول مذکور به مرحله اجرا در می آید. از آن پس در مورد دولی که آن را تصویب می نمایند، کنوانسیون نود روز پس از تسلیم اسناد تصویب لازم الاجرا خواهد بود.

۲- به محض لازم الاجرا شدن - کنوانسیون حاضر توسط سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری نزد دبیر کل سازمان ملل متحد به ثبت خواهد رسید.

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

۲ - الحاق یا تسلیم سند الحاق به سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری انجام می گیرد و نود روز پس از تاریخ تسلیم اعتبار خواهد یافت.

ماده ۲۳ - ۱ - هر یک از دول عضو می تواند فسخ این کنوانسیون را کتبا به سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری اعلام نماید.

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

ماده ۲۴ - ۱ - اختلافات بین دول متعاقد در مورد تفسیر و اجرای این کنوانسیون که از طریق مذاکره حل نشود - بنابر تقاضا و پیشنهاد یکی از طرفین به داوری 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 می تواند اختلاف را از طریق دادخواستی که با رعایت اساسنامه دیوان بین المللی دادگستری تنظیم شده باشد، به دیوان مذکور ارجاع نماید.

۲ - هر یک از دول می تواند در موقع امضا یا تصویب یا الحاق به این کنوانسیون اعلام نماید که خود را نسبت به مقررات بند فوق متعهد نمی داند. سایر دول متعاقد نسبت به هر دولت متعاقد دیگری که چنین قید را نسبت به مفاد بند فوق نموده باشد متعهد نخواهد بود.

۳ - هر یک از دول متعاقد که نسبت به رعایت مقررات بند فوق قید نموده باشد می تواند در هر موقع با ارسال اعلامیه ای به سازمان بین المللی 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 بین المللی هواپیمایی کشوری مراتب زیر را به اطلاع عموم دول عضو سازمان ملل متحد یا هر یک از سازمان های تخصصی خواهد رسانید:

الف - امضا کنوانسیون حاضر و تاریخ امضا .

ب - تسلیم اسناد تصویب یا الحاق با ذکر تاریخ.

ج - تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون حاضر با توجه به مفاد بند ۱ ماده ۲۱

د - وصول اعلامیه فسخ با ذکر تاریخ.

ه - وصول اعلامیه ها یا اخطاریه های موضوع ماده ۲۴ با قید تاریخ.

بنا به مراتب فوق امضا کنندگان تام الاختیار زیر این کنوانسیون را امضا 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 فرانسه و اسپانیولی تهیه و تنظیم گردیده است.

این کنوانسیون در سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری تودیع گردیده و برابر ماده ۱۹ برای امضا 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 ایران به کنوانسیون توکیو راجع به جرایم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما می‌باشد