

**CONVENȚIE**  
**referitoare la infracțiuni și la anumite alte activități săvârșite la bordul aeronavelor,**  
**semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963**

Statele părți la prezenta convenție au convenit asupra următoarelor prevederi:

**Titlul**

**Sfera de aplicare a convenției**

**Articolul 1**

1. Prezenta convenție se aplică:

a) infracțiunilor;

b) actelor care, constituind sau nu infracțiuni, pot compromite sau compromit securitatea aeronavei sau a bunurilor de la bord sau compromit ordinea și disciplina la bord;

1. Sub rezerva prevederilor titlului III prezenta Convenție se aplică infracțiunilor comise sau actelor săvârșite de o persoană la bordul unei aeronave înmatriculate într-un stat contractant în timp ce această aeronavă se găsește în zbor, fie pe suprafața mării libere sau a unei regiuni care nu face parte din teritoriul vreunui stat.

3. În înțelesul prezentei convenții, o aeronavă este considerată în zbor din momentul în care este folosită forța motrice pentru decolare până în momentul în care aterizarea a luat sfârșit.

4. Prezenta convenție nu se aplică aeronavelor utilizate în scopuri militare, de vamă sau de poliție.

**Articolul 2**

Fără a prejudicia prevederile articolului 4 și sub rezerva cerințelor securității navei și a persoanelor sau bunurilor de la bord, nici o prevedere a prezentei convenții nu va putea fi interpretată în sensul că autorizează sau impune aplicarea vreunei măsuri în cazul infracțiunilor prevăzute în legi penale cu caracter politic sau bazate pe discriminare rasială sau religioasă.

**Titlul II**

**Competența**

**Articolul 3**

1. Statul de înmatriculare a navei este competent să exercite jurisdicția asupra infracțiunilor comise și actelor săvârșite la bordul aeronavei.

2. Fiecare stat contractant va lua măsurile necesare pentru a-și stabili competența în calitate sa de stat de înmatriculare, în scopul exercitării jurisdicției asupra infracțiunilor comise la bordul aeronavelor înscrise în registrul său de înmatriculare.

3. Prezenta convenție nu înlătură nici o competență penală exercitată conform legilor naționale.

**Articolul 4**

Un stat contractant care nu este statul de înmatriculare nu poate stânjeni exploatarea unei aeronave în zbor în vederea exercitării competenței sale penale cu privire la o infracțiune comisă la bord, decât în următoarele cazuri;

a) când infracțiunea a produs efecte pe teritoriul acelu stat;

b) când infracțiunea a fost săvârșită de către sau împotriva unui cetățean al acelu stat sau unei persoane având reședința sau permanentă pe teritoriul acelu stat;

c) când infracțiunea compromite securitatea statului respectiv;

d) când infracțiunea constituie o violare a regulilor sau reglementărilor în vigoare în acel stat privitoare la zbor sau la manevrarea aeronavelor;

e) când exercitarea acestei competențe este necesară pentru a asigura respectarea unei obligații care incumbă acelu stat în baza unui acord internațional multilateral.

**Titlul III**

**Puterile comandantului de aeronavă**

**Articolul 5**

1. Prevederile prezentului titlu nu se aplică infracțiunilor și actelor săvârșite sau care sunt pe cale de a fi săvârșite de către o persoană la bordul unei aeronave în zbor, fie în spațiul aerian al statului de

înmatriculare, fie deasupra mării libere sau a unei regiuni care nu face parte din teritoriul vreunui stat, în afară de cazul când ultimul punct de decolare sau următorul punct de aterizare prevăzut este situat pe teritoriul unui stat altul decât cel de înmatriculare, sau dacă aeronava zboară ulterior în spațiul aerian al unui stat altul decât statul de înmatriculare, persoana fiind încă la bordul aeronavei.

2. În înțelesul prezentului titlu și fără a ține seama de prevederile articolului 1 paragraful 3, orice aeronavă este considerată în zbor în momentul în care îmbarcarea fiind terminată, toate ușile exterioare sunt închise până în momentul în care una din aceste uși este deschisă în vederea debarcării. În caz de aterizare forțată, prevederile prezentului titlu continuă să se aplice în legătură cu infracțiunile și actele săvârșite la bord până în momentul când autoritatea competentă a unui stat preia în seama sa aeronava, precum și persoanele și bunurile de la bord.

#### **Articolul 6**

1. Atunci când comandantul de aeronavă are motive justificate să creadă că o persoană a săvârșit sau este pe cale de a săvârși la bord o infracțiune sau un act din cele prevăzute în articolul 1 paragraful 1, el poate să ia, în legătură cu această persoană, măsurile rezonabile, inclusiv măsurile de constrângere, care sunt necesare:

- a) pentru a asigura securitatea aeronavei sau a persoanelor ori a bunurilor de la bord;
- b) pentru a menține ordinea și disciplina la bord;
- c) pentru a-i permite să predea acea persoană autorităților competente sau să o debarce conform procedurilor prezentului titlu.

2. Comandantul de aeronavă poate pretinde sau autoriza ajutorul celorlalți membri ai echipajului și, fără dreptul de a-l impune, poate solicita sau autoriza concursul pasagerilor, în vederea aplicării măsurilor de constrângere pe care este în drept să le ia. Orice membru din echipaj sau orice pasager poate, de asemenea, fără o astfel de autorizare să ia măsuri preventive raționale, dacă are motiv să creadă că o acțiune în acest sens este imediat necesară pentru a asigura securitatea aeronavei sau a persoanelor ori a bunurilor la bord.

#### **Articolul 7**

1. Măsurile de constrângere luate în legătură cu o persoană conform prevederilor articolului 6 nu vor continua să mai fie aplicate dincolo de un punct oarecare de aterizare a aeronavei, în afară de cazul când:

- a) acest punct este situat pe teritoriul unui stat ne contractant, iar autoritățile acestui stat nu permit debarcarea persoanei în cauză, sau când acelei persoane i-au fost impuse măsuri de constrângere în conformitate cu prevederile articolului 6 paragraful 1 c);
- b) aeronava face o aterizare forțată, iar comandantul aeronavei nu este în măsură să predea această persoană autorităților competente;
- c) persoana în cauză acceptă să fie transportată în continuare mai departe de acel punct, rămânând supusă măsurilor de constrângere.

2. Comandantul de aeronavă trebuie, în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, înainte de a ateriza pe teritoriul unui stat cu o persoană la bord supusă unei măsuri de constrângere luată în conformitate cu prevederile articolului 6, să informeze autoritățile aceluși stat despre prezența la bord a unei măsuri de constrângere și despre motivele acestei măsuri.

#### **Articolul 8**

1. Atunci când comandantul de aeronavă are motive justificate să creadă că o persoană a săvârșit sau este pe cale de a săvârși la bord un act prevăzut în articolul 1 paragraful 1 b), el poate debarca această persoană pe teritoriul oricărui stat unde aterizează aeronava, dacă această măsură este necesară în scopurile vizate de articolul 6 paragraful 1 a) și b).

2. Comandantul de aeronavă va informa autoritățile statului pe teritoriul căruia debarcă o persoană, conform prevederilor prezentului articol, despre această debarcare și despre motivele care au justificat-o.

#### **Articolul 9**

1. Atunci când comandantul de aeronavă are motive justificate să creadă că o persoană a săvârșit la

bordul aeronavei un act care, după părerea lui, constituie o infracțiune gravă potrivit legilor penale ale statului de înmatriculare a aeronavei, el poate preda persoana respectivă autorităților competente ale oricărui stat contractant pe teritoriul căruia aterizează aeronava.

2. Comandantul de aeronavă trebuie, în cel mai scurt timp și, dacă este posibil, înainte de a ateriza pe teritoriul unui stat contractant cu o persoană la bord pe care are intenția să o predea în conformitate cu prevederile paragrafului precedent, să aducă la cunoștință autorităților aceluși stat intenția sa și motivele care o justifică.

3. Comandantul de aeronavă va comunica autorităților cărora le este predat, conform prevederilor prezentului articol, autorul prezumat al infracțiunii, elementele de probă și de informare care, potrivit legii statului de înmatriculare a aeronavei, sunt în mod legitim în posesia sa.

#### **Articolul 10**

Atunci când măsurile au fost în conformitate cu prevederile prezentei convenții, nici comandantul aeronavei, nici alt membru al echipajului, nici un pasager, nici proprietarul sau cel care exploatează aeronava, nici persoana în numele căreia s-a efectuat zborul, nu vor putea fi declarați răspunzători în cadrul vreunei proceduri angajate pe baza unui prejudiciu suferit de persoana care a făcut obiectul acestor măsuri.

#### **Titlu IV**

#### **Capturarea ilicită a aeronavelor**

#### **Articolul 11**

1. Atunci când, în mod ilicit și prin violență sau prin amenințare cu violența, o persoană de la bord a împiedicat exploatarea unei aeronave în zbor, a pus stăpânire pe aceasta sau a exercitat în alt mod controlul asupra ei sau când este pe cale de a săvârși un astfel de act, statele contractante vor lua măsuri corespunzătoare pentru a restitui sau a păstra comandantului legitim controlul asupra aeronavei.

2. În cazurile prevăzute în paragraful precedent, orice stat contractant în care aterizează aeronava va permite pasagerilor și echipajului să-și continue călătoria de îndată ce va fi posibil. El va restitui aeronava și încărcătura ei aceluia care are dreptul să le dețină.

#### **Titlul V**

#### **Drepturi și obligații ale statelor**

#### **Articolul 12**

Oricare stat contractant va permite comandantului unei aeronave înmatriculate într-un stat contractant să debarce orice persoană în conformitate cu prevederile art. 8 paragraful 1.

#### **Articolul 13**

1. Oricare stat contractant este obligat să primească o persoană pe care comandantul de aeronavă o predă conform prevederilor articolului 9 paragraful 1.

2. Dacă apreciază că împrejurările justifică acest lucru, orice stat contractant va asigura deținerea sau va lua orice măsuri pentru a asigura prezența unei persoane considerate a fi autorul unui act prevăzut de articolul 11 paragraful 1, precum și a oricărei persoane care i-a fost predată. Deținerea și celelalte măsuri trebuie să fie în conformitate cu legislația aceluși stat; ele nu pot fi menținute decât pe perioada necesară pentru începerea urmăririi penale sau a unei proceduri extraordinare.

3. Orice persoană deținută în conformitate cu paragraful precedent va primi toate înlesnirile pentru a putea comunica imediat cu cel mai apropiat reprezentant calificat al statului a cărui naționalitate o are.

4. Orice stat contractant căruia îi este predată o persoană conform prevederilor articolului 9 paragraful 1 sau pe teritoriul căruia aterizează o aeronavă după săvârșirea unui act din cele prevăzute la articolul 11 paragraful 1 va proceda imediat la o anchetă preliminară a faptelor.

5. Atunci când un stat primește o persoană în detențiune conform prevederilor prezentului articol, el va înștiința de îndată despre această detențiune, precum și despre împrejurările care o justifică, statul de înmatriculare a aeronavei, statul a cărui naționalitate o are persoana deținută și, dacă apreciază indicat, orice alt stat interesat. Statul care procedează la ancheta preliminară prevăzută în prezentul

articol, la paragraful 4, va comunica prompt concluziile acestuia statelor mai sus menționate și le va indica dacă intenționează să-și exercite competența de jurisdicție.

#### **Articolul 14**

1. Dacă o persoană care a fost debarcată în conformitate cu prevederile articolului 8 paragraful 1, sau care a fost predată conform prevederilor articolului 9 paragraful 1, sau care a părăsit aeronava după ce a săvârșit un act din cele prevăzute la articolul 11 paragraful 1, nu poate sau nu vrea să-și continue călătoria, în acest caz statul pe teritoriul căruia a avut loc aterizarea, dacă refuză, să primească această persoană și dacă aceasta nu are naționalitatea statului respectiv sau nu-și are reședința permanentă pe teritoriul acestuia, poate să o expulzeze, către statul a cărui naționalitate o are sau unde își are reședința permanentă, sau către statul pe teritoriul căruia acesta a început călătoria aeriană.

2. Nici debarcarea, nici predarea, nici deținerea și nici alte măsuri prevăzute la articolul 13 paragraful 2, nici expulzarea conform paragrafului precedent nu sunt considerate ca o admitere a acelei persoane pe teritoriul statului respectiv, din punctul de vedere al legilor aceluși stat privitoare la intrarea sau admiterea persoanelor. Prevederile prezentei convenții nu pot afecta legile statelor contractante privitoare la expulzarea persoanelor de pe teritoriul lor.

#### **Articolul 15**

1. Sub rezerva prevederilor articolului precedent, orice persoană care a fost debarcată în conformitate cu prevederile articolului 8 paragraful 1, sau care a fost predată conform prevederilor articolului 9 paragraful 1, sau care a părăsit aeronava după ce a săvârșit un act din cele prevăzute la articolul 11 paragraful 1 și care dorește să-și continue călătoria poate să o facă de îndată ce este posibil, către orice destinație la latitudinea sa, în afară de cazul când prezența sa este cerută conform legii statului pe teritoriul căruia a avut loc aterizarea pentru începerea unei urmăriri penale sau pentru extrădare.

2. Sub rezerva prevederilor legilor sale referitoare la intrarea și admiterea, la extrădarea și la expulzarea persoanelor, orice stat contractant pe teritoriul căreia a fost debarcată o persoană conform prevederilor articolului 8 paragraful 1, sau predată potrivit prevederilor articolului 9 paragraful 1, sau a părăsit aeronava fiind învinuită de a fi săvârșit un act din cele prevăzute de articolul 11 paragraful 1, va acorda acestei persoane un tratament care, în ce privește protecția și securitatea sa, nu va fi mai puțin favorabil decât cel acordat propriilor săi naționali în împrejurări similare.

### **Titlul VI**

#### **Alte prevederi**

#### **Articolul 16**

1. Infracțiunile săvârșite la bordul unei aeronave înmatriculate într-un stat contractant sunt considerate, în scopurile extrădării, ca fiind săvârșite atât la locul comiterii lor, cât și pe teritoriul statului de înmatriculare a aeronavei.

2. Sub rezerva prevederilor paragrafului precedent nici o prevedere a prezentei convenții nu trebuie interpretată în sensul de a crea o obligație de a acorda extrădarea.

#### **Articolul 17**

Atunci când iau măsuri de anchetare sau de arestare sau când își exercită în orice alt mod competența în legătură cu o infracțiune săvârșită la bordul unei aeronave, statele contractante trebuie să țină seama de securitatea și de celelalte interese ale navigației aeriene și trebuie să acționeze astfel încât să evite întârzierea inutilă a aeronavei, a pasagerilor, a membrilor echipajului sau a mărfurilor.

#### **Articolul 18**

Dacă statele contractante înființează, pentru transportul aerian, organizații de exploatare în comun sau organisme internaționale de exploatare și dacă navele utilizate nu sunt înmatriculate într-un stat determinat, aceste state vor desemna, în funcție de împrejurări, pe acela dintre ele care va fi considerat în scopurile prezentei convenții, ca stat de înmatriculare. Ele vor înștiința despre această

desemnare Organizația Aviației Civile Internaționale, care va informa toate statele părți la prezenta convenție.

## **Titlul VII** **Prevederi protocolare**

### **Articolul 19**

Prezenta convenție, până la data intrării sale în vigoare în condițiile prevăzute de articolul 21, este deschisă spre semnare oricărui stat care, la acea dată, va fi membru al Organizației Națiunilor Unite sau al unei instituții specializate.

### **Articolul 20**

1. Prezenta convenție este supusă ratificării statelor semnatare, conform prevederilor lor constituționale.
2. Instrumentele de ratificare vor fi depuse la Organizația Aviației Civile Internaționale.

### **Articolul 21**

1. Atunci când prezenta convenție va întruni ratificările a douăsprezece state semnatare, ea va intra în vigoare, între aceste state, în a nouăzecea zi de la depunerea celui de-al doisprezecelea instrument de ratificare. Cu privire la fiecare stat care va ratifica ulterior convenția, aceasta va intra în vigoare în a nouăzecea zi de la depunerea instrumentului de ratificare al acestui stat.
2. La intrarea sa în vigoare prezenta convenție va fi de îndată înregistrată, la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite, de către Organizația Aviației Civile Internaționale.

### **Articolul 22**

1. Prezenta convenție, după intrarea sa în vigoare, va fi deschisă aderării oricărui stat membru al Organizației Națiunilor Unite sau al unei instituții specializate.
2. Aderarea va fi efectuată prin depunerea unui instrument de aderare al Organizației Aviației Civile Internaționale și va produce efecte în a nouăzecea zi de la data depunerii.

### **Articolul 23**

1. Orice stat contractant poate să denunțe prezenta convenție printr-o notificare adresată Organizației Aviației Civile Internaționale.
2. Denunțarea va produce efecte la 6 luni de la primirea notificării de către Organizația Aviației Civile Internaționale.

### **Articolul 24**

1. Orice diferend între două sau mai multe state contractante privind interpretarea sau aplicarea prezentei convenții, care nu poate fi soluționată pe calea negocierilor, va fi supus arbitrajului, la cererea uneia dintre ele. Dacă în cursul a 6 luni de la data cererii de arbitraj părțile nu reușesc să se pună de acord asupra organizării arbitrajului, oricare dintre ele poate supune diferendul Curții Internaționale de Justiție, depunând o cerere conform statutului curții.
2. Fiecare stat contractant va putea, în momentul în care va semna sau va ratifica prezenta convenție sau va adera la ea, să declare că nu se consideră legat de prevederile paragrafului precedent. Celelalte state contractante nu vor fi legate de prevederile respective față de orice stat contractant care va fi formulat o asemenea rezervă.
3. Orice stat contractant care va fi formulat o rezervă conform prevederilor paragrafului precedent va putea în orice moment să-și retragă această rezervă printr-o notificare adresată Organizației Aviației Civile Internaționale.

### **Articolul 25**

In afară de cazul prevăzut la articolul 24, nu va fi admisă nici o rezervă la prezenta Convenție.

## Articolul 26

Organizația Aviației Civile Internaționale va notifica tuturor statelor membre ale Organizației Națiunilor Unite sau ale unei instituții specializate:

- a) orice semnare a prezentei convenții și data acestei semnări;
- b) depunerea oricărui instrument de ratificare sau de aderare și data acestei depuneri;
- c) data la care prezenta convenție va intra în vigoare, potrivit prevederilor paragrafului 1 din articolul 21;
- d) primirea oricărei notificări de denunțare și data primirii și primirea oricărei declarații sau notificări făcute în baza articolului 24 și data primirii.

Drept care subsemnații plenipotențiarilor autorizați în modul convenit au semnat prezenta convenție.

Încheiată la Tokio în a patrusprezecea zi a lunii septembrie, anul o mie nouă sute șaiszeci și trei, în trei texte autentice întocmite în limbile franceză, engleză și spaniolă.

Prezenta convenție va fi depusă la Organizația Aviației Civile Internaționale, unde, conform prevederilor articolului 19, va rămâne deschisă spre semnare iar această organizație va transmite copii certificate pentru conformitate, de pe prezenta convenție, tuturor statelor membre ale Organizației Națiunilor Unite sau ale unei instituții specializate.