

Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych

Sporządzona w Tokio, dnia 14 września 1963 r.

Państwa będące Stronami niniejszej konwencji uzgodniły, co następuje:

Rozdział I

Zakres stosowania konwencji

Artykuł 1.

1. Niniejszą konwencję stosuje się do:

a) przestępstw przewidzianych w prawie karnym;

b) czynów, które niezależnie od tego, czy są przestępstwami, mogą narażać lub narażają na niebezpieczeństwo statek powietrzny, osoby albo mienie znajdujące się na pokładzie, lub czynów, które naruszają porządek i dyscyplinę na pokładzie.

2. Z zastrzeżeniem postanowień rozdziału III, niniejszą konwencję stosuje się do przestępstw lub czynów popełnionych przez osobę na pokładzie statku powietrznego zarejestrowanego w Umawiającym się Państwie w czasie, gdy statek ten znajduje się w locie bądź nad powierzchnią morza pełnego lub obszaru leżącego poza terytorium jakiegokolwiek Państwa.

3. Dla celów niniejszej konwencji uważa się, że statek powietrzny jest w locie od chwili użycia siły napędowej w celu wystartowania aż do chwili zakończenia lądowania.

4. Niniejszej konwencji nie stosuje się do statków powietrznych używanych w służbie wojskowej, celnej lub policyjnej.

Artykuł 2.

Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 4 i z wyjątkiem wypadku gdy wymaga tego bezpieczeństwo statku powietrznego, osób lub mienia znajdujących się na pokładzie, żadne z postanowień niniejszej konwencji nie będzie interpretowane w ten sposób, że upoważnia lub wymaga podjęcia jakiegokolwiek działania w odniesieniu do przestępstw natury politycznej albo wypływających z dyskryminacji rasowej lub religijnej, przewidzianych w prawie karnym.

Rozdział II

Jurysdykcja

Artykuł 3.

1. Państwo rejestracji statku powietrznego jest właściwe do wykonywania jurysdykcji w sprawach o przestępstwa i czyny popełnione na pokładzie.
2. Każde Umawiające się Państwo podejmuje takie środki, jakie będą konieczne dla ustanowienia swej jurysdykcji, jako państwa rejestracji, w sprawach o przestępstwa popełnione na pokładzie statków powietrznych zarejestrowanych w tym Państwie.
3. Niniejsza konwencja nie wyklucza jurysdykcji karnej wykonywanej zgodnie z prawem wewnętrznym.

Artykuł 4.

Umawiające się Państwo nie będące Państwem rejestracji nie może przeszkodzić kontynuowaniu lotu przez statek powietrzny, w celu wykonania jurysdykcji karnej w stosunku do przestępstwa popełnionego na pokładzie, z wyjątkiem wypadków gdy:

- a) przestępstwo wywarło skutek na terytorium tego Państwa;
- b) przestępstwo zostało popełnione przez obywatela tego Państwa lub w stosunku do takiego obywatela albo przez osobę posiadającą stałe miejsce zamieszkania w tym Państwie;
- c) przestępstwo narusza bezpieczeństwo tego Państwa;
- d) przestępstwo stanowi naruszenie jakichkolwiek reguł lub przepisów dotyczących lotu lub manewrowania statkiem powietrznym, obowiązujących w tym Państwie;
- e) wykonanie tej jurysdykcji jest konieczne w celu zapewnienia poszanowania jakiegokolwiek zobowiązania tego Państwa wynikającego z wielostronnej umowy międzynarodowej.

Rozdział III

Uprawnienia dowódcy statku powietrznego

Artykuł 5.

1. Postanowień niniejszego rozdziału nie stosuje się do przestępstw i czynów popełnionych lub usiłowania ich popełnienia przez osobę znajdującą się na pokładzie statku powietrznego będącego w locie w przestrzeni powietrznej Państwa rejestracji bądź nad pełnym morzem lub obszarem leżącym poza terytorium jakiegokolwiek Państwa, chyba że ostatni punkt startu i najbliższy punkt zamierzonego lądowania jest położony na terytorium Państwa innego niż Państwo rejestracji albo gdy statek powietrzny

odbywa następnie lot w przestrzeni powietrznej Państwa innego niż Państwo rejestracji z taką osobą jeszcze na pokładzie.

2. Dla celów niniejszego rozdziału, niezależnie od postanowień artykułu 1 ustęp 3, uważa się, że statek powietrzny jest w locie od chwili gdy załadowanie zostało zakończone i wszystkie drzwi zewnętrzne zostały zamknięte, aż do chwili, gdy jedno z tych drzwi zostało otwarte w celu wylądowania. W razie przymusowego lądowania postanowienia niniejszego rozdziału będą nadal stosowane do przestępstw i czynów popełnionych na pokładzie aż do chwili przejęcia przez właściwe władze Państwa odpowiedzialności za statek powietrzny oraz osoby i mienie znajdujące się na pokładzie.

Artykuł 6.

1. Gdy dowódca statku powietrznego ma uzasadnione podstawy przypuszczać, że osoba popełniła lub usiłuje popełnić na pokładzie statku powietrznego przestępstwo lub czyn, o którym mowa w artykule 1 ustęp 1, może on zastosować w stosunku do tej osoby rozsądne środki, łącznie ze środkami przymusu, które są konieczne dla:

- a) zagwarantowania bezpieczeństwa statku powietrznego, osób albo mienia znajdujących się na pokładzie;
- b) utrzymania porządku i dyscypliny na pokładzie; lub
- c) umożliwienie mu wydania danej osoby właściwym władzom lub wysadzenie jej ze statku, zgodnie z postanowieniami niniejszego rozdziału.

2. Dowódca statku powietrznego może zażądać pomocy innych członków załogi lub upoważnić ich do udzielenia jej oraz może wezwać lub upoważnić pasażerów do jej udzielenia (jednakże nie może żądać od pasażerów udzielenia takiej pomocy), w celu zastosowania środków przymusu wobec osoby, względem której takie środki ma prawo zastosować. Każdy członek załogi lub każdy pasażer może również bez takiego upoważnienia zastosować wszelkie rozsądne środki zapobiegawcze, jeżeli ma uzasadnione podstawy przypuszczać, że bezzwłoczne podjęcie takiego działania jest konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego, osób albo mienia znajdujących się na pokładzie.

Artykuł 7.

1. Środki przymusu zastosowane wobec osoby zgodnie z postanowieniami artykułu 6 nie będą dłużej stosowane poza jakimkolwiek punktem, w którym statek powietrzny wylądował, chyba że:

- a) punkt ten znajduje się na terytorium Państwa nie będącym Umawiającym się Państwem, a władze tego Państwa odmówią zezwolenia na wysadzenie tej osoby, lub gdy takie środki zostały zastosowane, zgodnie z postanowieniami artykułu 6 ustęp 1 c), w celu wydania jej właściwym władzom;
- b) statek powietrzny przymusowo wylądował, a jego dowódca nie jest w stanie wydać tej osoby właściwym władzom;

c) osoba ta zgadza się na przewiezienie jej poza ten punkt przy dalszym stosowaniu wobec niej środków przymusu.

2. Dowódca statku powietrznego powinien w jak najkrótszym czasie, a jeżeli jest to możliwe – przed wylądowaniem na terytorium Państwa - powiadomić władze takiego Państwa o obecności na pokładzie osoby, w stosunku do której zastosowano środki przymusu, zgodnie z postanowieniami artykułu 6 oraz o przyczynach ich zastosowania.

Artykuł 8.

1. Gdy dowódca statku powietrznego ma uzasadnione podstawy przypuszczać, że osoba popełniła lub usiłuje popełnić na pokładzie czyn, o którym mowa w artykule 1 ustęp 1 b), może - jeżeli jest to konieczne dla celów określonych w artykule 6 ustęp 1 a) lub b) - wysadzić tę osobę na terytorium jakiegokolwiek Państwa, gdzie ląduje statek powietrzny.

2. Dowódca statku powietrznego zawiadamia o wysadzeniu tej osoby i o jego przyczynach władze Państwa, na którego terytorium wysadza się osobę, zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu.

Artykuł 9.

1. Gdy dowódca statku powietrznego ma uzasadnione podstawy przypuszczać, że osoba popełniła na pokładzie statku powietrznego czyn, który w jego opinii stanowi ciężkie przestępstwo przewidziane w prawie karnym Państwa rejestracji statku powietrznego, może wydać daną osobę właściwym władzom każdego Umawiającego się Państwa, na którego terytorium ląduje statek powietrzny.

2. W wypadku gdy dowódca statku powietrznego ma zamiar wydać, zgodnie z postanowieniami poprzedniego ustępu władzom Umawiającego się Państwa osobę znajdującą się na pokładzie, powinien w jak najkrótszym czasie, w miarę możliwości przed lądowaniem na terytorium tego Państwa, powiadomić jego władze o swym zamiarze i o przyczynach, które go uzasadniają.

3. Dowódca statku powietrznego przekazuje władzom, którym wydaje zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa, dowody i informacje, które zgodnie z prawem Państwa rejestracji znajdują się legalnie w jego posiadaniu.

Artykuł 10.

Jeżeli zastosowanie środków przewidzianych niniejszą konwencją nastąpiło w sposób zgodny z jej postanowieniami, dowódca statku powietrznego, inny członek załogi, pasażer, właściciel lub eksploatujący statek powietrzny ani osoba, na której rachunek odbył się lot, nie mogą być pociągnięci do odpowiedzialności w żadnym postępowaniu wszczętym z powodu szkody poniesionej przez osobę, w stosunku do której zastosowano te środki.

Rozdział IV

Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym

Artykuł 11.

1. Jeżeli osoba znajdująca się na pokładzie bezprawnie zakłóciła przemocą lub groźbą użycia przemocy, eksploatację statku powietrznego znajdującego się w locie, zawładnęła takim statkiem lub objęła nad nim kontrolę albo gdy ma zamiar dokonać takiego czynu, Umawiające się Państwa podejmą wszelkie stosowne środki w celu przywrócenia lub utrzymania kontroli nad statkiem powietrznym przez jego prawowitego dowódcę.

2. W wypadkach określonych w poprzednim ustępie, każde Umawiające się Państwo, w którym statek powietrzny wylądował, zezwoli pasażerom i załodze tego statku tak szybko, jak tylko to będzie możliwe, na kontynuowanie ich podróży, oraz zwróci osobom uprawnionym statek powietrzny i jego ładunek.

Rozdział V

Uprawnienia i obowiązki Państw

Artykuł 12.

Każde Umawiające się Państwo zezwoli dowódcy statku powietrznego, zarejestrowanego w innym Umawiającym się Państwie, wysadzić każdą osobę zgodnie z postanowieniami artykułu 8 ustęp 1.

Artykuł 13.

1. Każde Umawiające się Państwo jest obowiązane przyjąć osobę, którą dowódca statku powietrznego wydaje zgodnie z postanowieniami artykułu 9 ustęp 1.

2. Jeżeli Umawiające się Państwo uzna, że okoliczności to usprawiedliwiają, zatrzyma lub podejmie inne środki zapewniające obecność każdej osoby podejrzanej o popełnienie czynu, o którym mowa w artykule 11 ustęp 1 oraz każdej osoby, która została mu wydana. Zatrzymanie lub zastosowanie innych środków, powinno być zgodne z prawem danego Państwa i może trwać jedynie przez okres konieczny do przeprowadzenia postępowania karnego lub dokonania ekstradycji.

3. Każdej osobie zatrzymanej w myśl poprzedniego ustępu przysługuje prawo natychmiastowego porozumienia się z najbliższym właściwym przedstawicielem Państwa, którego jest ona obywatelem; w tym celu należy udzielić jej wszelkich ułatwień.

4. Każde Umawiające się Państwo, któremu osoba została wydana zgodnie z postanowieniami artykułu 9 ustęp 1 albo na którego terytorium statek powietrzny ląduje w następstwie popełnionego czynu, o którym mowa w artykule 11 ustęp 1, niezwłocznie przystępuje do wstępnego dochodzenia w celu ustalenia faktów.

5. Gdy Państwo zatrzymało osobę zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu, powiadamia niezwłocznie o tym zatrzymaniu, jak i o okolicznościach, które je usprawiedliwiają, Państwo rejestracji statku powietrznego i Państwo, którego zatrzymana osoba jest obywatelem, a także jeżeli uzna to za wskazane, wszystkie inne zainteresowane Państwa. Państwo, które prowadzi wstępne dochodzenia określone w ustępie 4 niniejszego artykułu, powiadamia natychmiast wymienione Państwa o jego wynikach i oświadcza, czy zamierza wykonać swą jurysdykcję.

Artykuł 14.

1. Osobę wysadzoną zgodnie z postanowieniami artykułu 8 ustęp 1 lub wydaną zgodnie z postanowieniami artykułu 9 ustęp 1, lub która wysiadła po popełnieniu czynu określonego w artykule 11 ustęp 1 i nie może lub nie chce kontynuować swej podróży, Państwo lądowania - jeżeli odmawia przyjęcia tej osoby, a nie jest ona jego obywatelem lub stałym mieszkańcem - może wydalić do Państwa, którego jest ona obywatelem lub w którym stale zamieszkuje, albo do Państwa, na którego terytorium rozpoczęła swoją podróż lotniczą.

2. Wysadzenie, wydanie, zatrzymanie ani też inne środki, o których mowa w artykule 13 ustęp 2, zastosowane wobec danej osoby, jak również powrót tej osoby, nie będą uważane za wpuszczenie na terytorium Umawiającego się Państwa w myśl prawa tego Państwa dotyczącego wejścia lub wpuszczenia osób. Postanowienia niniejszej konwencji nie naruszają przepisów prawa Umawiającego się Państwa dotyczących wydalenia osób z jego terytorium.

Artykuł 15.

1. Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 14, każda osoba wysadzona zgodnie z postanowieniami artykułu 8 ustęp 1 lub wydana zgodnie z postanowieniami artykułu 9 ustęp 1, lub która wysiadła po popełnieniu czynu określonego w artykule 11 ustęp 1 i chce kontynuować swoją podróż, może udać się w tę podróż tak szybko, jak tylko to będzie możliwe, w kierunku zgodnym ze swoim wyborem, chyba że jej obecność jest wymagana w myśl prawa Państwa lądowania w celach postępowania karnego lub ekstradycji.

2. Z zastrzeżeniem przepisów prawa, dotyczących wejścia lub wpuszczenia na terytorium Umawiającego się Państwa, a także ekstradycji i wydalenia osób z takiego terytorium, każde Umawiające się Państwo, na którego terytorium osoba została wysadzona zgodnie z postanowieniami artykułu 8 ustęp 1 lub wydana zgodnie z postanowieniami artykułu 9 ustęp 1 albo też wysiadła, a która jest podejrzana o popełnienie czynu określonego w artykule 11 ustęp 1, zapewni tej osobie ochronę i bezpieczeństwo nie mniej korzystne od tego, jakie przyznaje w podobnych wypadkach własnym obywatelom.

Rozdział VI

Inne postanowienia

Artykuł 16.

1. Przesłępstwa popełnione na pokładzie statku powietrznego zarejestrowanego w Umawiającym się Państwie uważane są dla celów ekstradycji za popełnione nie tylko w miejscu, w którym się wydarzyły, lecz także na terytorium Państwa rejestracji statku powietrznego.

2. Z zastrzeżeniem postanowień poprzedniego ustępu, żadne z postanowień niniejszej konwencji nie powinno być interpretowane jako nakładające obowiązek ekstradycji.

Artykuł 17.

Przy podejmowaniu czynności dochodzeniowych lub w wypadku aresztowania albo wykonując w inny sposób swoją jurysdykcję w sprawach o przestępstwo popełnione na pokładzie statku powietrznego Umawiające się Państwa powinny zwrócić należytą uwagę na bezpieczeństwo i inne interesy żeglugi powietrznej i działać w taki sposób, aby uniknąć nieuzasadnionego opóźnienia statku powietrznego, pasażerów, członków załogi lub ładunku.

Artykuł 18.

Jeżeli Umawiające się Państwa tworzą organizację wspólnej eksploatacji przewozu lotniczego lub międzynarodowe agencje eksploatacyjne, które eksploatują statki powietrzne zarejestrowane w jednym określonym Państwie, Państwa te wyznaczają odpowiednio do okoliczności to Państwo spośród siebie, które dla celów niniejszej konwencji uważane będzie za Państwo rejestracji. Państwa te poinformują o tym wyznaczeniu Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, która zawiadomi o tym wszystkie Państwa będące Stronami niniejszej konwencji.

Rozdział VII

Postanowienia końcowe

Artykuł 19.

Do dnia wejścia w życie niniejszej konwencji, zgodnie z postanowieniami artykułu 21, pozostanie ona otwarta do podpisu dla każdego Państwa będącego w tym czasie członkiem Organizacji Narodów Zjednoczonych lub organizacji wyspecjalizowanej.

Artykuł 20.

1. Niniejsza konwencja podlega ratyfikacji przez Państwa sygnatariuszy, zgodnie z ich przepisami konstytucyjnymi.
2. Dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 21.

1. Po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych przez dwanaście Państw sygnatariuszy niniejszej konwencji, wejdzie ona w życie między tymi Państwami dziewięćdziesiątego dnia, licząc od dnia złożenia dwunastego dokumentu ratyfikacyjnego. W stosunku do każdego Państwa, które ją ratyfikuje w terminie późniejszym, wejdzie ona w życie dziewięćdziesiątego dnia, licząc od dnia złożenia jego dokumentu ratyfikacyjnego.
2. Niniejsza konwencja zostanie zarejestrowana przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych z chwilą jej wejścia w życie.

Artykuł 22.

1. Po dacie wejścia w życie niniejszej konwencji będzie ona otwarta do przystąpienia dla każdego Państwa będącego członkiem Organizacji Narodów Zjednoczonych lub organizacji wyspecjalizowanej.
2. Przystąpienie Państwa będzie dokonane przez złożenie dokumentu przystąpienia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i nabierze mocy dziewięćdziesiątego dnia licząc od dnia złożenia tego dokumentu.

Artykuł 23.

1. Każde Umawiające się Państwo może wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze notyfikacji skierowanej do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.
2. Wypowiedzenie nabierze mocy po upływie sześciu miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 24.

1. Jakikolwiek spór między Umawiającymi się Państwami dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej konwencji, który nie może być rozwiązany w drodze negocjacji, będzie na prośbę jednego z nich poddany arbitrażowi. Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty zażądania arbitrażu Strony nie dojdą do porozumienia w sprawie arbitrażu, każda ze Stron może skierować spór do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości zgodnie ze statutem Trybunału.
2. Każde Państwo będzie mogło przy podpisywaniu lub ratyfikacji niniejszej konwencji albo przy przystąpieniu do niej oświadczyć, że nie uważa się związane postanowieniami poprzedniego ustępu. Inne

Umawiające się Państwa nie będą związane wspomnianymi postanowieniami w stosunku do każdego Umawiającego się Państwa, które złożyło takie zastrzeżenia.

3. Każde Umawiające się Państwo, które złożyło zastrzeżenie zgodnie z postanowieniami poprzedniego ustępu, będzie mogło w każdym czasie wycofać to zastrzeżenie w drodze notyfikacji skierowanej do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 25.

Z wyjątkiem zastrzeżenia przewidzianego w artykule 24, żadne inne zastrzeżenie do niniejszej konwencji nie może być złożone.

Artykuł 26.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego notyfikuje wszystkim Państwom będącym członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych lub organizacji wyspecjalizowanej o:

- a) każdym podpisaniu niniejszej konwencji i dacie tego podpisania;
- b) złożeniu każdego dokumentu ratyfikacyjnego lub dokumentu przystąpienia oraz o dacie ich złożenia;
- c) dacie, w której niniejsza konwencja weszła w życie zgodnie z postanowieniami artykułu 21 ustęp 1;
- d) otrzymaniu każdej notyfikacji dotyczącej wypowiedzenia oraz o dacie jej otrzymania;
- e) otrzymaniu każdego oświadczenia lub notyfikacji, złożonych w myśl artykułu 24 oraz o dacie ich otrzymania.

Na dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy, należycie w tym celu upoważnieni, podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Tokio dnia czternastego września tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego trzeciego roku w trzech autentycznych tekstach, w językach francuskim, angielskim i hiszpańskim.

Niniejsza konwencja będzie złożona Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w której siedzibie zgodnie z postanowieniami artykułu 19 zostanie otwarta do podpisu. Organizacja ta przekaże uwierzytelnione odpisy niniejszej konwencji wszystkim Państwom będącym członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych lub organizacji wyspecjalizowanych.