

CÔNG ƯỚC
VỀ CÁC HÀNH VI PHẠM TỘI VÀ MỘT SỐ HÀNH VI KHÁC
THỰC HIỆN TRÊN TÀU BAY

Ký tại Tokyo, ngày 14 tháng 9 năm 1963

Các Quốc gia thành viên của Công ước này

Đã thỏa thuận như sau:

Chương 1.

PHẠM VI CỦA CÔNG ƯỚC

Điều 1.

1. Công ước này áp dụng đối với:

a) các hành vi vi phạm luật hình sự;

b) các hành vi, dù là hành vi phạm tội hay không, có thể hoặc gây nguy hiểm tới an toàn của tàu bay hoặc của người hoặc tài sản trên tàu bay, hoặc gây nguy hiểm cho trật tự và kỷ luật trên tàu bay.

2. Trừ những quy định tại Chương III. Công ước này áp dụng đối với các hành vi phạm tội được thực hiện hoặc các hành vi do một người nào đó thực hiện trên bất kỳ tàu bay nào được đăng ký tại một Quốc gia ký kết, trong khi tàu bay đó đang bay hoặc đang ở trên vùng biển khơi hoặc tại bất kỳ nơi nào khác ngoài lãnh thổ của bất kỳ Quốc gia nào.

3. Nhằm mục đích của Công ước này, một tàu bay được coi là đang bay kể từ thời điểm nổ máy nhằm mục đích cất cánh tới thời điểm kết thúc lăn bánh sau khi hạ cánh.

4. Công ước này không áp dụng đối với tàu bay phục vụ cho quân sự, hải quan và cảnh sát.

Điều 2.

Không ảnh hưởng đến các quy định tại Điều 4 và trừ khi an toàn của tàu bay hoặc của người hoặc tài sản trên tàu bay đòi hỏi, không quy định nào của Công ước này được hiểu là cho quyền hoặc yêu cầu bất kỳ hành động nào đối với các hành vi vi phạm luật hình sự có tính chất chính trị hoặc các hành vi dựa trên sự phân biệt chủng tộc hoặc tôn giáo.

Chương 2.

QUYỀN TÀI PHÁN

Điều 3.

1. Quốc gia đăng ký tàu bay có thẩm quyền thực hiện quyền tài phán đối với các hành vi phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay.
2. Mỗi Quốc gia ký kết phải áp dụng các biện pháp cần thiết để thiết lập quyền tài phán của mình với tư cách Quốc gia đăng ký tàu bay đối với những hành vi phạm tội thực hiện trên tàu bay đã đăng ký tại Quốc gia đó.
3. Công ước này không loại trừ bất kỳ quyền tài phán hình sự nào được thực hiện phù hợp với Luật quốc gia.

Điều 4.

Một Quốc gia ký kết không phải là Quốc gia đăng ký tàu bay không được can thiệp vào tàu bay đang bay để thực hiện quyền tài phán hình sự của mình đối với các hành vi phạm tội thực hiện trên tàu bay trừ các trường hợp sau đây:

- a) hành vi phạm tội gây ảnh hưởng tới lãnh thổ của Quốc gia đó.
- b) hành vi phạm tội do công dân hoặc người thường trú của Quốc gia đó được thực hiện hoặc chống lại họ;
- c) hành vi phạm tội chống lại an ninh của Quốc gia đó.
- d) hành vi phạm tội bao gồm việc vi phạm bất kỳ quy tắc hoặc quy định hiện hành nào liên quan tới chuyến bay hoặc hoạt động của tàu bay tại Quốc gia đó;
- e) việc thực hiện quyền tài phán là cần thiết để bảo đảm việc tuân thủ bất kỳ nghĩa vụ nào của Quốc gia đó theo hiệp định quốc tế đa phương.

Chương 3.

QUYỀN HẠN CỦA NGƯỜI CHỈ HUY TÀU BAY

Điều 5.

1. Các quy định của Chương này sẽ không áp dụng đối với các hành vi phạm tội và các hành vi do một người đã thực hiện hoặc sẽ thực hiện trên tàu bay đang bay

trong vùng trời của Quốc gia đăng ký tàu bay, hoặc bay trên vùng biển khơi hoặc bất kỳ nơi nào khác ngoài lãnh thổ của bất kỳ Quốc gia nào, trừ khi điểm cất cánh cuối cùng hoặc điểm dự định hạ cánh tiếp theo nằm tại một Quốc gia không phải là Quốc gia đăng ký tàu bay, hoặc tàu bay sau đó bay trong vùng trời của một Quốc gia không phải là Quốc gia đăng ký tàu bay khi người đó vẫn đang ở trên tàu bay.

2. Mặc dù có các quy định tại khoản 3 Điều 1, một tàu bay sẽ, theo quy định của Chương này, được coi là đang bay tại bất kỳ thời điểm nào kể từ lúc tất cả các cửa ngoài của tàu bay được đóng lại sau khi xếp tải cho tới khi bất kỳ cửa ngoài nào được mở để dỡ tải. Trong trường hợp hạ cánh bắt buộc, các quy định của Chương này vẫn tiếp tục được áp dụng đối với các hành vi phạm tội và các hành vi thực hiện trên tàu bay cho tới khi nhà chức trách có thẩm quyền của một Quốc gia nhận trách nhiệm đối với tàu bay, người và tài sản trên tàu bay.

Điều 6.

1. Người chỉ huy tàu bay có thể, khi có cơ sở hợp lý để tin rằng một người nào đó đã thực hiện hoặc sắp thực hiện trên tàu bay một hành vi phạm tội hoặc hành vi được quy định tại khoản 1 Điều 1, sử dụng những biện pháp hợp lý đối với người đó kể cả việc bắt giữ cần thiết để:

a) bảo vệ an toàn của tàu bay hoặc của người hoặc tài sản trên tàu bay; hoặc

b) duy trì trật tự và kỷ luật trên tàu bay; hoặc

c) cho phép người chỉ huy tàu bay giao người đó cho nhà chức trách có thẩm quyền hoặc đưa người đó xuống tàu bay phù hợp với các quy định của Chương này.

2. Người chỉ huy tàu bay có thể đòi hỏi hoặc cho phép sự trợ giúp của các thành viên khác trong tổ bay và có thể đề nghị hoặc cho phép, nhưng không được đòi hỏi, sự trợ giúp của hành khách để bắt giữ bất kỳ người nào mà người chỉ huy có quyền bắt giữ. Bất kỳ thành viên tổ bay hoặc hành khách nào cũng có thể áp dụng các biện pháp ngăn chặn hợp lý mà không cần việc cho phép như trên khi có căn cứ hợp lý để tin rằng hành động như vậy là cần thiết tức thời để bảo vệ an toàn của tàu bay hoặc của người hoặc của tài sản trên tàu bay.

Điều 7.

1. Các biện pháp bắt giữ đối với một người nào đó theo quy định tại Điều 6 không được tiếp tục ngoài điểm bắt giữ tại đó tàu bay hạ cánh trừ khi:

a) Điểm đó nằm trong lãnh thổ của một Quốc gia không ký kết và nhà chức trách của Quốc gia này từ chối việc cho phép đưa người đó xuống tàu bay hoặc đã áp dụng các biện pháp phù hợp với điểm c) khoản 1, Điều 6 để có thể giao người đó cho nhà chức trách có thẩm quyền;

b) Tàu bay hạ cánh bắt buộc và người chỉ huy tàu bay không thể giao người đó cho nhà chức trách có thẩm quyền; hoặc

c) người đó đồng ý tiếp tục được vận chuyển trong tình trạng bị giam giữ.

2. Người chỉ huy tàu bay phải, càng sớm càng tốt, nếu có thể trước khi hạ cánh trong lãnh thổ của một Quốc gia khi người đó đang ở trên tàu bay trong tình trạng bị bắt giữ theo các quy định của Điều 6, thông báo với nhà chức trách của Quốc gia này về việc một người bị bắt giữ trên tàu bay và về các lý do của việc bắt giữ đó.

Điều 8.

1. Người chỉ huy tàu bay có thể, trong chừng mực cần thiết theo quy định của điểm a) hoặc b) của khoản 1, Điều 6, đưa xuống lãnh thổ của bất kỳ Quốc gia nào nơi tàu bay hạ cánh bất kỳ người nào mà người chỉ huy tàu bay có cơ sở hợp lý tin rằng người đó đã thực hiện hoặc sắp thực hiện trên tàu bay một hành vi theo quy định tại điểm b) khoản 1 của Điều này.

2. Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo cho các nhà chức trách của Quốc gia nơi mà người chỉ huy tàu bay đưa bất kỳ người nào xuống theo Điều này về việc đưa người xuống và lý do của việc đưa xuống đó.

Điều 9.

1. Người chỉ huy tàu bay có thể giao cho nhà chức trách có thẩm quyền của bất kỳ Quốc gia nào nơi tàu bay hạ cánh, bất kỳ người nào mà người chỉ huy có cơ sở hợp lý để tin rằng người đó đã thực hiện trên tàu bay một hành vi mà theo ý kiến của người chỉ huy là phạm tội nghiêm trọng theo quy định của luật hình sự của Quốc gia đăng ký tàu bay.

2. Người chỉ huy tàu bay phải, càng sớm càng tốt, nếu có thể trước khi hạ cánh trong lãnh thổ của một Quốc gia khi người đó đang ở trên tàu bay, người mà chỉ huy tàu bay dự định giao nộp theo các quy định của khoản trên, thông báo với nhà chức trách của Quốc gia này về ý định giao người đó và lý do của việc này.

3. Người chỉ huy tàu bay phải cung cấp các chứng cứ và thông tin hợp pháp mà người chỉ huy nắm được theo Luật của Quốc gia đăng ký tàu bay cho nhà chức trách mà bất kỳ kẻ tình nghi phạm tội được giao theo các quy định của Điều này.

Điều 10.

Đối với các hành động thực hiện phù hợp với Công ước này, người chỉ huy tàu bay, bất kỳ thành viên tổ bay nào, bất kỳ hành khách nào, người chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay cũng như người mà chuyến bay được thực hiện thay mặt cho người đó đều không phải chịu trách nhiệm đối với bất kỳ việc tố tụng nào về việc đối xử mà người bị áp dụng các hành động trên đã phải chịu.

Chương 4.

CHIẾM GIỮ BẤT HỢP PHÁP TÀU BAY

Điều 11.

1. Khi một người trên tàu bay đã có hành vi sử dụng vũ lực hoặc đe dọa sử dụng vũ lực bất hợp pháp để can thiệp, chiếm giữ hoặc để thực hiện các hành vi sai trái khác đối với việc kiểm soát một tàu bay đang bay hoặc khi một hành vi như vậy sắp được thực hiện, thì các Quốc gia ký kết phải áp dụng tất cả các biện pháp thích hợp để lấy lại quyền kiểm soát tàu bay đó cho người chỉ huy hợp pháp của tàu bay hoặc để duy trì quyền kiểm soát tàu bay đó của người chỉ huy.

2. Trong các trường hợp được quy định tại khoản trên, Quốc gia ký kết nơi tàu bay hạ cánh phải cho phép hành khách và tổ bay của tàu bay đó tiếp tục cuộc hành trình càng nhanh càng tốt và phải trả tàu bay và hàng hóa cho người có quyền sở hữu hợp pháp.

Chương 5.

QUYỀN HẠN VÀ NHIỆM VỤ CỦA CÁC QUỐC GIA

Điều 12.

Bất kỳ Quốc gia ký kết nào cũng phải cho phép người chỉ huy của một tàu bay đăng ký tại Quốc gia ký kết khác đưa xuống bất kỳ người nào theo khoản 1, Điều 8.

Điều 13.

1. Bất kỳ Quốc gia ký kết nào cũng phải nhận bất kỳ người nào mà người chỉ huy tàu bay giao theo khoản 1, Điều 9.

2. Khi thấy rằng hoàn cảnh cho phép, bất kỳ Quốc gia ký kết nào cũng phải bắt giữ hoặc áp dụng các biện pháp để bảo đảm sự có mặt của bất kỳ người nào bị nghi ngờ có hành vi nêu tại khoản 1, Điều 11 và của bất kỳ người nào mà Quốc gia này đã nhận. Việc bắt giữ và các biện pháp này phải theo quy định của pháp luật của Quốc gia này, nhưng việc bắt giữ và các biện pháp đó chỉ có thể được duy trì cho tới thời điểm cần thiết hợp lý để cho phép tiến hành các thủ tục hình sự hoặc dẫn độ.

3. Bất kỳ người nào bị bắt giữ theo khoản trên phải được giúp đỡ để liên lạc ngay lập tức với cơ quan đại diện thích hợp gần nhất của Quốc gia mà người đó là công dân.

4. Bất kỳ Quốc gia ký kết nào mà một người được trao theo khoản 1, Điều 9 hoặc tại lãnh thổ của Quốc gia đó tàu bay hạ cánh sau khi xảy ra một hành vi theo quy định tại khoản 1, Điều 11, phải ngay lập tức mở cuộc điều tra sơ bộ đối với sự việc đó.

5. Khi một Quốc gia bắt giữ một người theo Điều này, Quốc gia đó phải thông báo ngay cho Quốc gia đăng ký tàu bay và Quốc gia mà người bị giam giữ mang quốc tịch, và nếu xét thấy cần thiết, thông báo cho các Quốc gia liên quan khác biết về việc giam giữ người đó cũng như về hoàn cảnh cho phép việc giam giữ đó. Quốc gia tiến hành điều tra sơ bộ nói tại khoản 4 của Điều này phải ngay lập tức báo cáo những phát hiện của mình cho các Quốc gia nói trên và phải cho biết mình có thực hiện quyền tài phán hay không.

Điều 14.

1. Khi bất kỳ một người nào được đưa xuống tàu bay theo khoản 1, Điều 8 hoặc được giao theo khoản 1, Điều 9 hoặc đã xuống tàu bay sau khi thực hiện một hành vi nêu tại khoản 1, Điều 11 và khi người đó không thể hoặc không muốn tiếp tục hành trình của mình và Quốc gia nơi tàu bay hạ cánh từ chối chấp nhận người đó, thì Quốc gia đó có thể, nếu đối tượng đó không phải là công dân hoặc người thường trú của Quốc gia đó, trả người này về lãnh thổ của Quốc gia mà người này là công dân hoặc người thường trú, hoặc trả người này về lãnh thổ của Quốc gia mà người này bắt đầu cuộc hành trình bằng tàu bay.

2. Việc đưa xuống tàu bay hoặc việc giao hoặc giam giữ hay việc thực hiện các biện pháp nêu tại khoản 2, Điều 13 cũng như việc trả lại người liên quan không được coi là được nhận vào lãnh thổ của Quốc gia ký kết liên quan theo Luật của Quốc gia này về nhập cảnh hoặc nhận người và không điều nào trong Công ước

này ảnh hưởng tới Luật của một Quốc gia ký kết liên quan tới việc trục xuất người ra khỏi lãnh thổ của mình.

Điều 15.

1. Không ảnh hưởng đến Điều 14, bất kỳ người nào đã bị đưa xuống tàu bay theo khoản 1, Điều 8 hoặc bị giao nộp theo khoản 1, Điều 9 hoặc đã xuống tàu bay sau khi thực hiện hành vi nêu tại khoản 1, Điều 11 và mong muốn tiếp tục hành trình sẽ được tự do đến bất kỳ điểm đến nào mà người đó chọn càng sớm càng tốt, trừ khi sự hiện diện của người đó là theo yêu cầu của pháp luật của Quốc gia tàu bay hạ cánh nhằm mục đích tiến hành tố tụng hình sự hoặc dẫn độ.

2. Không ảnh hưởng đến pháp luật của mình về nhập cảnh, và dẫn độ, và trục xuất khỏi lãnh thổ của mình, một Quốc gia ký kết tại đó một người bị đưa xuống tàu bay theo khoản 1, Điều 8 hoặc bị giao nộp theo khoản 1, Điều 9, hoặc đã xuống tàu bay và bị nghi đã có một hành vi nêu tại khoản 1, Điều 11, phải đối xử với người đó như đối xử với công dân của Quốc gia ký kết đó trong cùng hoàn cảnh nhằm mục đích bảo vệ và vì an ninh cho người đó.

Chương 6.

CÁC QUY ĐỊNH KHÁC

Điều 16.

1. Nhằm mục đích dẫn độ, các hành vi phạm tội thực hiện trên tàu bay đăng ký tại một Quốc gia ký kết phải được coi như các hành vi phạm tội đó thực hiện không chỉ ở nơi mà chúng xảy ra mà còn như ở trong lãnh thổ của Quốc gia đăng ký tàu bay.

2. Không ảnh hưởng đến các quy định tại khoản trên, không điều nào trong Công ước này được coi là nghĩa vụ thừa nhận việc dẫn độ.

Điều 17.

Trong khi áp dụng bất kỳ biện pháp nào để điều tra hoặc bắt giữ hoặc thực hiện quyền tài phán liên quan tới bất kỳ hành vi phạm tội nào thực hiện trên tàu bay, các Quốc gia ký kết phải lưu ý tới sự an toàn và các lợi ích khác của không vận và phải hành động để tránh sự chậm trễ không cần thiết đối với tàu bay, hành khách, tổ bay và hàng hóa.

Điều 18.

Nếu các Quốc gia ký kết thiết lập các tổ chức khai thác vận tải hàng không chung hoặc cơ quan khai thác quốc tế khai thác tàu bay không đăng ký tại bất kỳ một Quốc gia nào trong số các Quốc gia ký kết đó, thì những Quốc gia này phải theo tình hình cụ thể chỉ định một Quốc gia trong số đó, theo quy định của Công ước này, được coi như là Quốc gia đăng ký tàu bay và phải thông báo cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế biết và Tổ chức này phải thông báo cho tất cả các Quốc gia thành viên Công ước này biết.

Chương 7.

CÁC ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG

Điều 19.

Cho đến ngày Công ước này có hiệu lực theo các quy định tại Điều 21, Công ước này được mở để người đại diện thay mặt bất kỳ Quốc gia ký kết nào đến ngày đó là thành viên của Liên hợp quốc hoặc là thành viên của bất kỳ Cơ quan chuyên môn nào ký.

Điều 20.

1. Công ước này phải được các Quốc gia ký kết phê chuẩn phù hợp với thủ tục theo hiến pháp của Quốc gia đó.
2. Văn bản phê chuẩn phải được lưu chiếu tại Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

Điều 21.

1. Ngay sau khi mười hai Quốc gia ký kết nộp lưu chiếu văn bản phê chuẩn, thì Công ước có hiệu lực giữa các Quốc gia đó vào ngày thứ chín mươi sau ngày văn bản phê chuẩn thứ mười hai được lưu chiếu. Công ước sẽ có hiệu lực đối với mỗi Quốc gia sau này phê chuẩn Công ước này vào ngày thứ chín mươi sau khi Quốc gia đó nộp lưu chiếu văn bản phê chuẩn của mình.
2. Ngay sau khi có hiệu lực, Công ước này phải được Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế đăng ký với Tổng thư ký Liên hợp quốc.

Điều 22.

1. Sau khi có hiệu lực, Công ước này được mở ra cho bất kỳ Quốc gia thành viên nào của Liên hợp quốc hoặc của bất kỳ Cơ quan chuyên môn nào ra nhập.

2. Việc gia nhập của một Quốc gia sẽ có hiệu lực bằng cách nộp lưu chiểu văn bản gia nhập tới Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế và có hiệu lực vào ngày thứ chín mươi sau ngày nộp lưu chiểu văn bản đó.

Điều 23.

1. Bất kỳ Quốc gia nào cũng có thể bãi bỏ Công ước này bằng cách gửi thông báo tới Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

2. Việc bãi bỏ sẽ có hiệu lực sau sáu tháng kể từ ngày Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo bãi bỏ Công ước này.

Điều 24.

1. Mọi tranh chấp giữa hai hoặc nhiều Quốc gia liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Công ước này mà không thể giải quyết được bằng thương lượng, theo đề nghị của một trong số các Quốc gia đó, sẽ được đưa ra trọng tài. Nếu trong vòng sáu tháng kể từ ngày đề nghị trọng tài các bên không thể đồng ý về việc tổ chức trọng tài, thì bất kỳ bên nào trong các bên cũng có thể đưa tranh chấp ra Tòa án quốc tế bằng cách đề nghị theo Quy chế của Tòa án đó.

2. Mỗi Quốc gia, tại thời điểm ký hoặc phê chuẩn hoặc gia nhập Công ước này, có thể tuyên bố rằng mình không bị ràng buộc bởi khoản trên. Các Quốc gia ký kết khác sẽ không ràng buộc bởi khoản trên đối với bất kỳ Quốc gia nào đã có bảo lưu như vậy.

3. Bất kỳ Quốc gia nào đã có bảo lưu theo khoản trên có thể, tại bất kỳ thời điểm nào, rút bảo lưu đó bằng cách thông báo cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế biết.

Điều 25.

Trừ những quy định tại Điều 24, không bảo lưu nào khác có thể được lập đối với Công ước này.

Điều 26.

Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế phải gửi thông báo tới tất cả các Quốc gia thành viên của Liên hợp quốc hoặc của bất kỳ Cơ quan chuyên môn nào về:

a) Bất kỳ việc ký kết nào với Công ước và ngày ký;

- b) việc lưu chiếu bất kỳ văn bản phê chuẩn hoặc gia nhập nào và ngày lưu chiếu của các văn bản đó;
- c) ngày Công ước có hiệu lực theo khoản 1, Điều 21;
- d) việc nhận bất kỳ thông báo bãi bỏ Công ước nào và ngày nhận;
- e) việc nhận bất kỳ tuyên bố hoặc thông báo nào theo Điều 24 và ngày nhận.

ĐỂ LÀM CHỨNG, các đại diện toàn quyền ký tên dưới đây, được ủy quyền thích hợp, đã ký Công ước này.

Làm tại Tokyo ngày mười bốn tháng chín năm một nghìn chín trăm sáu mươi ba thành ba bản có giá trị ngang nhau bằng tiếng Anh, Pháp và Tây Ban Nha.

Công ước này sẽ được lưu chiếu tại Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế và tại đó, theo Điều 19, Công ước sẽ được mở để ký và Tổ chức này sẽ gửi các bản sao có chứng nhận của Công ước này tới tất cả các Quốc gia thành viên của Liên hợp quốc hoặc của bất kỳ Cơ quan chuyên môn nào.