

CÔNG ƯỚC
NHẪM NGĂN CHẶN VIỆC CHIẾM GIỮ BẤT HỢP PHÁP TÀU BAY
Ký tại La Hay, ngày 16 tháng 12 năm 1970

LỜI NÓI ĐẦU

Các quốc gia thành viên của Công ước này

Xét rằng những hành vi bất hợp pháp chiếm đoạt hoặc thực hiện việc kiểm soát tàu bay đang bay gây nguy hiểm tới an toàn của người và tài sản, ảnh hưởng nghiêm trọng tới hoạt động của các chuyến bay và phá hoại lòng tin của các dân tộc trên thế giới về sự an toàn của hàng không dân dụng;

Xét rằng việc xảy ra những hành vi như vậy là một vấn đề rất nghiêm trọng;

Xét rằng, nhằm ngăn chặn những hành động như vậy, việc đưa ra những biện pháp thích hợp để trừng phạt những kẻ phạm tội là nhu cầu rất cấp bách;

ĐÃ THỎA THUẬN NHƯ SAU:

Điều 1.

Bất kỳ cá nhân nào ở trên tàu bay trong khi đang bay:

a) sử dụng vũ lực hoặc đe dọa dùng vũ lực, hoặc bằng bất kỳ hình thức đe dọa nào khác, bất hợp pháp chiếm giữ, hoặc kiểm soát tàu bay đó, có ý định thực hiện bất kỳ hành vi nào như vậy, hoặc

b) là đồng phạm của kẻ thực hiện hoặc có ý định thực hiện bất kỳ hành vi nào như vậy.

thực hiện một hành vi phạm tội (sau đây gọi là “hành vi phạm tội”).

Điều 2.

Mỗi Quốc gia ký kết cam kết trừng phạt nghiêm khắc đối với hành vi phạm tội.

Điều 3.

1. Nhằm mục đích của Công ước này, một tàu bay được coi là đang bay tại bất kỳ thời điểm nào khi tất cả các cửa ngoài của tàu bay được đóng lại sau khi đã xếp tải tới thời điểm mà bất kỳ một cửa nào như vậy được mở để dỡ tải. Trong trường hợp

hạ cánh bắt buộc, chuyến bay được coi là tiếp tục cho đến khi nhà chức trách có thẩm quyền đảm nhận trách nhiệm đối với tàu bay và người và tài sản trên tàu bay.

2. Công ước này không áp dụng đối với tàu bay sử dụng cho quân đội, hải quan và cảnh sát.

3. Công ước này chỉ được áp dụng nếu như nơi cất cánh hoặc nơi hạ cánh thực tế của tàu bay mà hành vi phạm tội được thực hiện trên tàu bay ở ngoài lãnh thổ của Quốc gia đăng ký tàu bay đó, không phân biệt việc tàu bay đang thực hiện chuyến bay quốc tế hay nội địa.

4. Trong những trường hợp nêu tại Điều 5, Công ước này không áp dụng nếu nơi cất cánh và hạ cánh thực tế của tàu bay mà hành vi phạm tội được thực hiện trên tàu bay nằm ở trong lãnh thổ của cùng Quốc gia đó, mà Quốc gia đó là một trong các Quốc gia đã quy định tại Điều đó.

5. Không tính đến khoản 3 và khoản 4 Điều này, Điều 6, 7, 8 và Điều 10 sẽ được áp dụng không phụ thuộc vào nơi cất cánh hoặc hạ cánh thực tế của tàu bay, nếu kẻ phạm tội hoặc kẻ tình nghi phạm tội được phát hiện trong lãnh thổ của một Quốc gia khác không phải là Quốc gia đăng ký tàu bay đó.

Điều 4.

1. Mỗi Quốc gia ký kết sẽ thực hiện những biện pháp cần thiết để thiết lập quyền tài phán của mình đối với hành vi phạm tội và bất kỳ hành vi bạo lực nào chống lại hành khách hoặc tổ bay do kẻ tình nghi phạm tội liên quan đến tội phạm thực hiện trong các trường hợp sau:

a) khi hành vi phạm tội được thực hiện trên tàu bay được đăng ký ở Quốc gia đó;

b) khi trên tàu bay mà hành vi phạm tội được thực hiện hạ cánh ở lãnh thổ của Quốc gia đó mà kẻ bị tình nghi phạm tội vẫn ở trên tàu bay;

c) khi hành vi phạm tội được thực hiện trên tàu bay thuê cho người thuê không tổ lái mà người thuê có trụ sở kinh doanh chính hoặc trụ sở thường trực ở Quốc gia đó nêu không có trụ sở kinh doanh chính.

2. Tương tự như vậy, mỗi Quốc gia ký kết cần thực hiện những biện pháp cần thiết để thiết lập quyền tài phán của mình đối với hành vi phạm tội trong trường hợp nơi kẻ bị tình nghi phạm tội trong trường hợp nơi kẻ bị tình nghi phạm tội đang có mặt trong lãnh thổ của Quốc gia mình và Quốc gia này không dẫn độ người đó theo Điều 8 tới các Quốc gia nêu tại khoản 1 Điều này.

3. Công ước này không loại trừ bất kỳ quyền tài phán hình sự nào được thực hiện theo quy định của luật quốc gia.

Điều 5.

Các Quốc gia ký kết thiết lập tổ chức khai thác vận tải hàng không chung hoặc các cơ quan khai thác quốc tế để khai thác các tàu bay có đăng ký chung hay đăng ký quốc tế, bằng những phương pháp thích hợp, chỉ định cho từng tàu bay một Quốc gia trong các quốc gia đó thực hiện quyền tài phán và với tư cách của Quốc gia đăng ký phù hợp với mục đích của Công ước này và gửi thông báo về vấn đề này tới Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế để Tổ chức này thông báo tới các Quốc gia thành viên của Công ước này.

Điều 6.

1. Khi điều kiện cho phép, bất kỳ Quốc gia ký kết nào mà kẻ phạm tội hoặc kẻ bị tình nghi phạm tội đang có mặt trong lãnh thổ của mình, phải bắt giữ người đó hoặc áp dụng các biện pháp khác để bảo đảm sự có mặt của người đó. Việc bắt giữ và các biện pháp này được thực hiện theo quy định của Luật Quốc gia đó nhưng việc đó chỉ có thể được tiếp tục tới thời điểm cần thiết để có thể tiến hành bất kỳ thủ tục tố tụng hình sự hoặc dẫn độ nào.

2. Quốc gia đó sẽ tiến hành ngay việc điều tra sơ bộ sự việc đó.

3. Bất kỳ người nào bị bắt giữ theo khoản 1 của Điều này 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. Khi một Quốc gia bắt giữ một người theo Điều này, thì Quốc gia đó phải thông báo ngay cho Quốc gia đăng ký tàu bay, cho Quốc gia nêu tại khoản 1 (c) của Điều 4, 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 biệt về việc giam giữ người đó và về hoàn cảnh cho phép việc giam giữ đó. Quốc gia tiến hành điều tra sơ bộ nói tại khoản 2 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 7.

Quốc gia ký kết mà kẻ tình nghi được tìm thấy trong lãnh thổ của mình, nếu không dẫn độ người đó, phải chuyển vụ việc đó cho nhà chức trách có thẩm quyền của mình để tiến hành tố tụng, không trừ trường hợp ngoại lệ nào và dù hành vi phạm tội đó có được thực hiện trên lãnh thổ của Quốc gia đó hay không. Các nhà chức

trách này sẽ ra quyết định tương tự như bất cứ vụ phạm tội nghiêm trọng thông thường nào theo Luật của Quốc gia đó.

Điều 8.

1. Hành vi phạm tội sẽ được coi là các hành vi phạm tội có thể bị dẫn độ theo quy định tại bất kỳ điều ước về dẫn độ nào đã được ký kết giữa các Quốc gia ký kết. Các Quốc gia ký kết cam kết đưa hành vi phạm tội này thành hành vi phạm tội có thể bị dẫn độ vào mọi điều ước về dẫn độ được ký kết giữa các Quốc gia đó.

2. Nếu một Quốc gia ký kết thực hiện việc dẫn độ với điều kiện phải cần sự tồn tại của một điều ước nhận được yêu cầu dẫn độ của một Quốc gia ký kết khác mà Quốc gia đó không có điều ước về dẫn độ, thì Quốc gia đó có thể xem xét lựa chọn Công ước này như là một cơ sở pháp lý cho việc dẫn độ đối với hành vi phạm tội đó. Việc dẫn độ sẽ tùy thuộc vào các điều kiện khác theo những quy định của Luật của Quốc gia được đề nghị.

3. Các Quốc gia ký kết thực hiện việc dẫn độ với điều kiện không cần sự tồn tại của một điều ước sẽ công nhận hành vi phạm tội là hành vi phạm tội có thể bị dẫn độ giữa các Quốc gia đó tùy thuộc vào các điều kiện của Luật của Quốc gia được đề nghị.

4. Nhằm mục đích dẫn độ giữa các Quốc gia ký kết, hành vi phạm tội sẽ được xem như hành vi đó được thực hiện không chỉ ở nơi mà hành vi phạm tội đã được thực hiện mà còn ở trong lãnh thổ của các Quốc gia yêu cầu thiết lập quyền tài phán của mình theo quy định tại khoản 1 của Điều 4.

Điều 9.

1. Khi bất kỳ một hành vi nào nêu tại Điều 1 (a) xảy ra hoặc sẽ xảy ra, các Quốc gia ký kết sẽ áp dụng tất cả các biện pháp thích hợp để lấy lại quyền kiểm soát tàu bay cho người chỉ huy hợp pháp tàu bay hoặc duy trì quyền kiểm soát tàu bay của người chỉ huy đó.

2. Trong những trường hợp quy định tại khoản trên, bất kỳ Quốc gia ký kết nào mà tàu bay hoặc hành khách hoặc tổ bay của tàu bay đang có mặt tại đó, sẽ tạo điều kiện để hành khách và tổ bay tiếp tục hành trình ngay khi có thể và không chậm trễ trả lại tàu bay và hàng hóa trên tàu bay cho người sở hữu hợp pháp.

Điều 10.

1. Các Quốc gia ký kết sẽ cố gắng dành cho nhau những biện pháp trợ giúp đầy đủ nhất liên quan đến tố tụng hình sự đối với hành vi phạm tội và các hành vi khác

quy định tại Điều 4. Luật của Quốc gia yêu cầu sẽ được áp dụng đối với tất cả các trường hợp.

2. Những quy định tại khoản 1 Điều này sẽ không ảnh hưởng đến những nghĩa vụ quy định trong bất kỳ điều ước đa phương hay song phương nào điều chỉnh hoặc sẽ điều chỉnh, toàn bộ hay từng phần, sự giúp đỡ lẫn nhau trong các vấn đề hình sự.

Điều 11.

Mỗi Quốc gia ký kết sẽ thông báo tới Hội đồng Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế càng nhanh càng tốt bất kỳ tin tức liên quan nào mà mình nắm được theo quy định của Luật Quốc gia liên quan đến:

a) các tình tiết hành vi phạm tội;

b) hành động đã thực hiện theo Điều 9;

c) những biện pháp đã thực hiện liên quan đến kẻ phạm tội hoặc kẻ bị tình nghi phạm tội, và, đặc biệt liên quan đến kết quả của bất kỳ thủ tục dẫn độ và thủ tục pháp lý khác.

Điều 12.

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 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 có thể, tại thời điểm ký hoặc phê chuẩn hoặc gia nhập Công ước này, 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 đưa ra 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 13.

1. Công ước này sẽ được mở để các Quốc gia tham gia Hội nghị quốc tế về luật hàng không tổ chức tại La Hay từ ngày 1 đến 16/12/1970 (sau đây được gọi là Hội

ng nghị La Hay) ký tại La Hay ngày 16/12/1970. Sau ngày 31/12/1970, Công ước sẽ được mở cho tất cả các quốc gia ký tại Mát-xơ-va, Luân Đôn và Oa-sinh-ton. Bất kỳ Quốc gia nào không ký Công ước này trước ngày Công ước có hiệu lực theo khoản 3 của Điều này cũng có thể gia nhập Công ước này vào bất kỳ lúc nào.

2. Công ước này phải được các Quốc gia ký kết phê chuẩn. Văn bản phê chuẩn và gia nhập được lưu chiếu tại các Chính phủ Liên Xô; Vương quốc Anh và Bắc Ai Len và Hoa Kỳ, sau đây được gọi là các Chính phủ lưu chiếu.

3. Công ước này sẽ có hiệu lực sau ba mươi ngày kể từ ngày nộp lưu chiếu văn bản phê chuẩn của mười Quốc gia đã tham gia Hội nghị La Hay ký kết Công ước này.

4. Đối với các Quốc gia khác, Công ước này sẽ có hiệu lực vào ngày Công ước này có hiệu lực theo quy định tại khoản 3 Điều này hoặc ba mươi ngày sau ngày nộp lưu chiếu văn bản phê chuẩn hoặc gia nhập, tính theo ngày nộp lưu chiếu nào muộn hơn.

5. Các Chính phủ lưu chiếu sẽ ngay lập tức thông báo cho các Quốc gia ký kết và gia nhập ngày của mỗi chữ ký, ngày lưu chiếu một văn bản phê chuẩn hoặc gia nhập, ngày có hiệu lực của Công ước này và những thông báo khác.

6. Ngay sau khi có hiệu lực, các Chính phủ lưu chiếu sẽ đăng ký Công ước này theo Điều 102 Hiến chương Liên hợp quốc và Điều 83 Công ước về hàng không dân dụng quốc tế (Chicago, 1944).

Điều 14.

1. Bất kỳ Quốc gia ký kết nào cũng có thể bãi bỏ Công ước này bằng cách gửi văn bản tới các Chính phủ lưu chiếu.

2. Việc bãi bỏ có hiệu lực sau sáu tháng kể từ ngày các Chính phủ lưu chiếu nhận được thông báo bãi bỏ Công ước này.

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

Làm tại La hay ngày mười sáu tháng mười hai năm một nghìn chín trăm bảy mươi thành ba bản gốc, mỗi bản gốc được làm bằng bốn thứ tiếng có giá trị như nhau bằng tiếng Anh, Pháp, Nga và Tây Ban Nha.