

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 640)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**

(MEDICI)

di concerto col **Ministro dell'Interno**

(RUMOR)

col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(GONELLA)

col **Ministro della Difesa**

(TANASSI)

e col **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(BOZZI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 DICEMBRE 1972

Ratifica ed esecuzione della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, adottata a L'Aja il 16 dicembre 1970 e della Convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, adottata a Montreal il 23 settembre 1971

ONOREVOLI SENATORI. — La Convenzione adottata a L'Aja il 16 dicembre 1970 per la repressione della cattura illecita di aeromobili si ricollega da un lato alla Convenzione di Tokyo del 14 settembre 1963 relativa alle infrazioni ed altri atti commessi a bordo degli aeromobili già ratificata dall'Italia e

dall'altro alla Convenzione adottata a Montreal il 23 settembre 1971 sulla repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della aviazione civile diversi dalla cattura, Convenzione anch'essa oggetto del presente disegno di legge. Tali tre Atti internazionali si presentano come un articolato e compren-

sivo sistema atto a configurare, prevenire e reprimere gli atti contro l'aviazione civile nelle loro principali modalità.

La Convenzione de L'Aja rappresenta, innanzitutto, una notevole affermazione dello spirito di collaborazione e di solidarietà internazionale che, al di là delle inevitabili diversità ideologiche, è indispensabile allo sviluppo delle relazioni fra i popoli in condizioni di sicurezza per le persone ed i beni, contro atti, come la pirateria aerea, che ripugnano alla coscienza civile, qualunque siano i motivi che ne sono alla base.

Essa va considerata come un nuovo strumento giuridico inteso a combattere un tipo di crimine di recente apparizione che ha scosso l'opinione mondiale per la sua gravità morale e per i danni alle persone e alle cose che ha già provocato e destinato ad accrescersi per l'introduzione nell'aviazione civile di mezzi sempre più complessi e capaci (come il modernissimo Jumbo), e dunque più vulnerabili da parte di tale tipo di reato. Notevole importanza essa assume anche dal punto di vista del diritto internazionale, in quanto provvede a colmare — specialmente in materia di estradizione — alcune delle lacune che avevano sinora impedito un uniforme e generalizzato perseguimento di tali atti, creando così notevoli motivi di attrito tra gli Stati.

Non vanno trascurati, poi, i benefici effetti che da tale Convenzione deriveranno allo sviluppo dell'aviazione civile e conseguentemente alla gestione economica delle compagnie di navigazione aerea sulla quale, infatti, la pirateria aerea ha negativamente inciso — a parte l'inestimabile valore della vita umana — in primo luogo con la distruzione di beni materiali (aerei, attrezzature, merci, eccetera) e di conseguenza con l'aumento delle spese di vigilanza (a terra e a bordo) e delle tariffe di assicurazione; e, in secondo luogo, con lo scoraggiamento della domanda di trasporto da parte del pubblico, colpito da questi nuovi rischi di viaggio.

Essa si presenta, in concreto, come un efficace strumento per la repressione di quel-

la categoria di atti contro l'aviazione civile internazionale che va sotto il nome di « sequestro illecito di aeromobili », provvedendo a definirne la tipologia ed a facilitarne la repressione con organicità, chiarezza e completezza di disciplina. Essa, inoltre, spiegando effetti di dissuasione psicologica, si presenta, altresì, come mezzo efficace di prevenzione.

* * *

La Convenzione di Montreal del 1971 è sorta in funzione complementare rispetto a quella de L'Aja, per prevedere e punire cioè, tutti gli atti d'intervento illecito contro la aviazione civile, diversi dall'impossessamento illegittimo di aeromobili in volo e pertanto non previsti dal testo de L'Aja.

Ai sensi dell'articolo 1 della Convenzione, commette reato ogni persona che illecitamente e intenzionalmente:

a) compie un atto di violenza contro una persona a bordo di un aeromobile in volo, se l'atto è idoneo a compromettere la sicurezza dell'aeromobile;

b) distrugge un aeromobile in servizio oppure causa ad esso un danno che lo renda inidoneo al volo, oppure gli causa un danno di natura tale da compromettere la sua sicurezza in volo;

c) introduce o provoca la introduzione a bordo di un aeromobile in servizio, attraverso qualsiasi mezzo, di un dispositivo o sostanza tale da distruggere l'aeromobile o da causare ad esso un danno che lo renda inidoneo al volo oppure un danno idoneo a compromettere la sicurezza dell'aeromobile in volo;

d) distrugge e danneggia le installazioni della navigazione aerea oppure turba il loro esercizio, se uno dei suddetti atti sia in grado di compromettere la sicurezza dell'aeromobile in volo;

e) comunica un'informazione che egli sa essere falsa e, attraverso tale atto, compromette la sicurezza dell'aeromobile in volo.

Commette ugualmente reato ogni persona che:

a) tenta di compiere uno degli atti previsti in precedenza;

b) è complice delle persone che compiono o tentano di compiere uno di tali atti.

Essendo questo il disposto dell'articolo 1, risulta che, a termine della Convenzione in esame, è considerato reato non ogni atto doloso di violenza contro una persona a bordo di un aeromobile in volo o le installazioni della navigazione aerea, bensì ogni atto di violenza, intenzionale, oggettivamente illecito, diretto contro un aeromobile in servizio o una persona a bordo di un aeromobile in volo, di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza dello stesso aeromobile in volo.

Non ricorrono, pertanto, gli estremi del reato in questione, se l'atto illecito venga realizzato con mezzi fraudolenti ma non violenti, ovvero in presenza di fatti che ne escludano l'illeceità penale; se l'atto medesimo non sia intenzionale nè diretto contro una persona che si trovi a bordo di un aeromobile in volo, o contro un aeromobile non in servizio.

Per ciò che riguarda la disciplina giuridica della Convenzione, al testo di Montreal è stata estesa (sia pure con gli opportuni adattamenti richiesti dalla diversità delle fattispecie criminose da esso previste) la disciplina stabilita per la Convenzione de L'Aja.

In particolare, per ciò che concerne la estradizione, il testo della Convenzione di Montreal risulta allineato con quello de L'Aja. Infatti, in ambedue i testi internazionali, risulta prevista, per gli Stati contraenti, la mera possibilità di estradare il

colpevole, e non già l'obbligo specifico di estradizione.

È stabilito invece espressamente l'obbligo per lo Stato contraente sul territorio del quale il responsabile è colto (se non lo estrada, senza eccezioni di sorta, sia stato o meno il reato commesso sul proprio territorio), di sottoporre il caso alle proprie autorità, competenti per l'esercizio dell'azione penale.

Queste ultime, poi, adotteranno i provvedimenti di loro competenza sulla base delle leggi in vigore nel proprio territorio.

La Convenzione di cui trattasi, contiene infine, una serie di norme (articoli 6, 9, 10 e 11) riguardanti la polizia e la pubblica sicurezza.

In particolare all'articolo 10 prevede l'obbligo per ciascuno Stato contraente di adoperarsi al fine di prevenire i reati indicati nell'articolo 1.

All'articolo 12 stabilisce l'obbligo per ogni Stato che abbia ragione di ritenere che uno dei reati stessi sia sul punto di essere commesso, di fornire ogni pertinente informazione in suo possesso a quegli Stati che ritiene abbiano giurisdizione obbligatoria.

Contiene da ultimo (articoli 6, 10, 11, 12 e 13) una serie di disposizioni in materia di arresto del presunto responsabile, di misure preventive, e di assistenza giudiziaria, di informazioni all'ICAO.

Per i motivi suddetti e per corrispondere anche alle attese della categoria dei piloti, ufficialmente espresse in un documento della loro associazione, appare necessario che l'Italia ratifichi quanto prima queste due Convenzioni nella consapevolezza degli inequivocabili impegni che in tal modo essa assume reciprocamente di fronte agli altri Stati aderenti.

DISEGNO DI LEGGE
—

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare le seguenti Convenzioni:

Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, adottata a L'Aja il 16 dicembre 1970;

Convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, adottata a Montreal il 23 settembre 1971.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alle Convenzioni indicate nell'articolo precedente a decorrere dalla loro entrata in vigore, in conformità, rispettivamente, agli articoli 13 e 15 delle Convenzioni stesse.

ALLEGATO

CONVENTION POUR LA REPRESSION DE LA CAPTURE ILLICITE D'AERONEFS

PREAMBULE

LES ETATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

CONSIDERANT que les actes illicites de capture ou d'exercice du contrôle d'aéronefs en vol compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement d'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile,

CONSIDERANT que de tels actes les préoccupent gravement,

CONSIDERANT que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article 1^{er}

Commet une infraction pénale (ci-après dénommée « l'infraction ») toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol,

a) illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou

b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.

Article 2

Tout Etat contractant s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères.

Article 3

1. Aux fins de la présente convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

2. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

3. La présente convention ne s'applique que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur.

4. Dans les cas prévus à l'article 5, la présente convention ne s'applique pas si le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise sont situés sur le territoire d'un seul des Etats mentionnés audit article.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les articles 6, 7, 8 et 10 sont applicables, quel que soit le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation dudit aéronef.

Article 4

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction, ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l'infraction en relation directe avec celle-ci, dans les cas suivants:

- a) si elle est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;
- b) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord;
- c) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction dans le cas où l'auteur présumé de celle-ci se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1^{er} du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 5

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente convention.

Article 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention en ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1^{er} du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat mentionné à l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa c), l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 7

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'infraction est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

Article 8

1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne l'infraction. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent l'infraction comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1.

Article 9

1. Lorsque l'un des actes prévus à l'article 1^{er}, alinéa a), est accompli ou sur le point d'être accompli, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Article 10

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative à l'infraction et aux autres actes visés à l'article 4. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1^{er} du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

Article 11

Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

- a) aux circonstances de l'infraction;
- b) aux mesures prises en application de l'article 9;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 12

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différent à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

Article 13

1. La présente convention sera ouverte le 16 décembre 1970 à La Haye à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à La Haye du 1^{er} au 16 décembre 1970 (ci-après dénommée « la Conférence de La Haye »). Après le 31 décembre 1970, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme gouvernements dépositaires.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de La Haye.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistré par les gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies et conformément aux dispositions de l'Article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

Article 14

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à La Haye, le seizième jour du mois de décembre de l'an mil neuf cent soixante-dix, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

Afghanistan, the Kingdom of:

Algeria, the Democratic and Popular Republic of:

Argentine Republic, the:

Australia, the Commonwealth of:

Austria, the Republic of:

Barbados:

Belgium, the Kingdom of:

Brazil, the Federative Republic of:

Bulgaria, the People's Republic of:

Byelorussian Soviet Socialist Republic:

Cambodia, the Khmer Republic:

Cameroon, the Federal Republic of:

Canada:

Ceylon:

Chile, the Republic of:

China, the Republic of:

Colombia, the Republic of:

Congo, the People's Republic of the:

Costa Rica, the Republic of:

Czechoslovak Socialist Republic:

Denmark, the Kingdom of:

El Salvador, the Republic of:

Ethiopia, the Empire of:

Finland, the Republic of:

French Republic, the

Gabonese Republic, the

Germany, the Federal Republic of:

Ghana, the Republic of:

Greece, the Kingdom of:

Guatemala, the Republic of:

Holy See, the:

Hungarian People's Republic:

India, the Republic of:

Indonesia, the Republic of:

Iran, the Empire of:

Ireland:

Israel, the State of:

Italian Republic, the:

Jamaica:

Japan:

Kenya, the Republic of:

Korea, the Republic of:

Kuwait, the State of:

Lebanon, the Republic of:

Lesotho, the Kingdom of:

Libyan Arab Republic:

Luxembourg, the Grand Duchy of:

Malaysia:

Mexican States, the United:

Netherlands, the Kingdom of the:

New Zealand:

Norway, the Kingdom of:

Panama, the Republic of:

Paraguay, the Republic of:

Philippines, the Republic of the:

Polish People's Republic:

Portugal, the Republic of:

Romania, Socialist Republic of:

Rwandese Republic, the:

South Africa, the Republic of:

Spain:

Sweden, the Kingdom of:

Swiss Confederation, the:

Tanzania, the United Republic of:

Thailand, the Kingdom of:

Trinidad and Tobago:

Tunisia, the Republic of:

Turkey, the Republic of:

Ukrainian Soviet Socialist Republic:

Uganda, the Republic of:

Union of Soviet Socialist Republics:

United Arab Republic:

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

United States of America:

Venezuela, the Republic of:

Yugoslavia, the Socialist Federal Republic of:

Zambia, the Republic of:

CONVENTION POUR LA REPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRIGES CONTRE
LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

CONSIDERANT que les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile,

CONSIDERANT que de tels actes les préoccupent gravement,

CONSIDERANT que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article 1^{er}

1. Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement:

a) accomplit une acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef;

b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;

c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;

d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol;

e) communique une information qu'elle sait être fausse et, de vol ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui:

a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1^{er} du présent article;

b) est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions.

Article 2

Aux fins de la présente Convention:

a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord;

b) un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a du présent paragraphe.

Article 3

Tout Etat contractant s'engage à réprimer de peines sévères les infractions énumérées à l'article 1^{er}.

Article 4

1. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

2. Dans les cas visés aux alinéas *a)*, *b)*, *c)* et *e)* du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur, ne s'applique que:

a) si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef; ou

b) si l'infraction est commise sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas *a)*, *b)*, *c)* et *e)* du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les Etats visés à l'article 9 et dans les cas prévus aux alinéas *a)*, *b)*, *c)* et *e)* du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa *a)* du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des Etats visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre Etat.

5. Dans les cas visés à l'alinéa *d)* du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 1^{er}.

Article 5

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants:

a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet Etat;

b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;

c) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord;

d) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues aux alinéas *a)*, *b)* et *c)* du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, ainsi qu'au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites

infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1^{er} du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1^{er} du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient les Etats mentionnés au paragraphe 1^{er} de l'article 5, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge, opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 7

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'une des infractions est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

Article 8

1. Les infractions sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre les infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, les infractions sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas b), c) et d) du paragraphe 1^{er} de l'article 5.

Article 9

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente convention.

Article 10

1. Les Etats contractants s'engagent, conformément au droit international et national, à s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 1^{er}.

2. Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions prévues à l'article 1^{er}, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Article 11

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1^{er} du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

Article 12

Tout Etat contractant qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1^{er} sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui à son avis seraient les Etats visés au paragraphe 1^{er} de l'article 5.

Article 13

Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs:

- a) aux circonstances de l'infraction;
- b) aux mesures prises en application du paragraphe 2 de l'article 10;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 14

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à

la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

Article 15

1. La présente convention sera ouverte le 23 septembre 1971 à Montréal à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 8 au 23 septembre 1971 (ci-après dénommée « la Conférence de Montréal »). Après le 10 octobre 1971, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme gouvernements dépositaires.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de Montréal.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée par les gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations Unies et conformément aux dispositions de l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

Article 16

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal, le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et onze, en trois esemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

Argentine Republic, the:

Australia, the Commonwealth of:

Austria, the Republic of:

Barbados:

Belgium, the Kingdom of:

Brazil, the Federative Republic of:

Bulgaria, the People's Republic of:

Byelorussian Soviet Socialist Republic:

Cameroon, the Federal Republic of:

Canada:

Ceylon:

Chad, the Republic of:

Chile, the Republic of:

China, the Republic of:

Colombia, the Republic of:

Congo, the People's Republic of the:

Costa Rica, the Republic of:

Czechoslovak Socialist Republic:

Denmark, the Kingdom of:

Egypt, Arab Republic of:

Ethiopia, the Empire of:

Finland, the Republic of:

French Republic, the:

Gabonese Republic, the:

Germany, the Federal Republic of:

Hungarian People's Republic:

India, the Republic of:

Indonesia, the Republic of:

Ireland:

Israel, the State of:

Italian Republic, the:

Jamaica:

Japan:

Kenya, the Republic of:

Korea, the Republic of:

Lebanon, the Republic of:

Malagasy Republic, the:

Mexican States, the United:

Netherlands, the Kingdom of the:

New Zealand:

Norway, the Kingdom of:

Philippines, the Republic of the:

Polish People's Republic:

Portugal, the Republic of:

Romania, Socialist Republic of:

Senegal, the Republic of:

South Africa, the Republic of:

Spain:

Sweden, the Kingdom of:

Swiss Confederation, the:

Tanzania, the United Republic of:

Trinidad and Tobago:

Uganda, the Republic of:

Ukrainian Soviet Socialist Republic:

Union of Soviet Socialist Republics:

United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

United States of America:

Venezuela, the Republic of:

Yugoslavia, the Socialist Federal Republic of:

Zambia, the Republic of: