

76.098

**Messaggio**  
**concernente la convenzione per la repressione di atti illeciti**  
**contro la sicurezza dell'aviazione civile**

Del 24 novembre 1976

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Abbiamo l'onore di sottoporvi un disegno di decreto federale concernente la convenzione del 23 settembre 1971 per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, proponendovi di approvarla.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

Berna, 24 novembre 1976

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione,

**Gnägi**

Il cancelliere della Confederazione,

**Huber**

## **Compendio**

*La convenzione del 23 settembre 1971 per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile crea le basi di diritto internazionale che permettono di punire tutti gli autori di atti di terrorismo diretti contro l'aviazione civile. Essa agevola l'estradizione degli autori di tali atti e garantisce, quando l'estradizione non è possibile, che essi saranno giudicati secondo la procedura ordinaria e impone agli Stati l'aiuto reciproco sul piano giudiziario.*

*Il 23 settembre 1971 la Svizzera ha ratificato questa convenzione che, attualmente, è già in vigore fra 70 Stati.*

*La ratifica della convenzione da parte della Svizzera necessita di una modificazione delle prescrizioni legali relative al campo d'applicazione territoriale delle disposizioni penali in questione. Un messaggio particolare introduce la revisione parziale della legge sulla navigazione aerea che comprende le disposizioni complementari indispensabili.*

---

## **1 Parte generale**

### **11 Introduzione**

La Convenzione del 16 dicembre 1970 per la repressione della cattura illecita di aeromobili, denominata in seguito «convenzione dell'Aia» (RU 1971 1509), ratificata dalla Svizzera e da 67 altri Stati, contiene, in materia di diritto penale, di estradizione e di assistenza giudiziaria, disposizioni che creano i presupposti per la punizione di tutti gli autori di dirottamenti aerei. Nel nostro messaggio concernente questa convenzione (FF 1971 I 233) avevamo già riferito dei lavori preparatori in vista dell'elaborazione di una convenzione che avrebbe conseguito lo stesso scopo per un numero maggiore di delitti.

In seguito, il 23 settembre 1971, nel corso di una conferenza di diritto aereo tenuta a Montreal, la convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile (denominata in seguito «convenzione di Montreal») è stata adottata e aperta alla firma; la Svizzera ha firmato questa convenzione il giorno stesso. Essendovi state sottoposte le modificazioni necessarie alla nostra legislazione (vedi messaggio del 24 novembre 1971 concernente la modificazione della legge sulla navigazione aerea; FF 1976 III 1235), vi proponiamo di approvare la convenzione di Montreal, entrata in vigore il 26 gennaio 1973 e ratificata da 70 Stati, nonché di autorizzarci a ratificarla a nostra volta.

### **12 Lavori preparatori**

L'Assemblea generale dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), riunita nel settembre 1968, aveva avviato l'elaborazione d'una convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili. Il 16 dicembre 1970 la convenzione in questione (convenzione dell'Aia) è stata aperta alla firma. Tuttavia il traffico aereo ha conosciuto nel frattempo altre forme di terrorismo di non minor perniciosità per la sicurezza dell'aviazione civile. Tali atti di sabotaggio non hanno risparmiato la Svizzera; ricordiamo l'attentato commesso a Zurigo il 18 febbraio 1969 contro un aereo della compagnia israeliana EL-AL, nonché il «Coronado» della Swissair che si è schiantato al suolo presso Würenlingen il 21 febbraio 1970. Questa catastrofe attribuita a materie esplosive ci sospinse a chiedere la convocazione di un'assemblea generale straordinaria dell'OACI, svoltasi a Montreal nel gennaio 1970. Oltre a numerose raccomandazioni relative alle misure preventive concernenti l'esercizio tecnico, l'assemblea decise di preparare una convenzione per la repressione degli atti di sabotaggio che completasse la prima, a quel tempo ancora in fase di progettazione. Nell'ottobre 1970 il

comitato giuridico dell'OACI riunito a Londra elaborò un progetto; in novembre gli Stati membri dell'OACI furono invitati a una conferenza diplomatica che ebbe luogo l'8 settembre 1971 a Montreal.

### **13 La Conferenza di diritto aereo di Montreal**

Sessanta Stati si fecero rappresentare alla conferenza; il capo della delegazione Svizzera, Dr. Werner Guldemann, direttore dell'Ufficio aeronautico federale, fu eletto alla presidenza.

La conferenza, considerata la similitudine degli scopi prefissi, decise di basare i suoi lavori sulla convenzione dell'Aia. Ciò le permise di dedicarsi al problema primordiale, che consisteva nell'appurare a quali atti di sabotaggio dovessero essere applicate le disposizioni previste dalla convenzione dell'Aia allo scopo di reprimere i dirottamenti aerei. I dibattiti si concentrarono quindi sugli articoli 1, 2 e 4 della convenzione.

Messo ai voti, il testo elaborato dalla conferenza è stato accettato senza opposizioni con 50 voti favorevoli e 8 astensioni. La convenzione è stata firmata a Montreal da 31 Stati fra i quali la Svizzera.

### **14 Contenuto della convenzione**

La convenzione è un trattato indipendente; essa completa tuttavia la convenzione dell'Aia in quanto una nuova serie d'atti di violenza diretti contro l'aviazione civile è sottoposta ad un accordo internazionale la cui struttura è in armonia con la convenzione dell'Aia.

Il suo contenuto può essere riassunto essenzialmente come segue:

1. La convenzione elenca degli atti illeciti e intenzionali che sono tutti di natura tale da mettere in pericolo un aeromobile in volo o in servizio e, di conseguenza, la sicurezza delle persone (denominati in seguito «atti di sabotaggio»): atti di violenza commessi a bordo, distruzione o danneggiamento di aeromobili, posa di bombe, pregiudizio portato ad un'installazione della navigazione aerea, falsi allarmi (art. 1 e 2). Gli atti di sabotaggio il cui carattere internazionale non è sufficiente (art. 4 cpv. da 2 a 5) sono esclusi dal campo d'applicazione della convenzione e ricadono quindi sotto la legislazione nazionale.
2. La convenzione obbliga gli Stati contraenti a:
  - reprimere con pene severe gli atti di sabotaggio (art. 3);

- fissare la giurisdizione concernente gli atti di sabotaggio (art. 5 cpv. 1). Per singoli atti di sabotaggio gli Stati contraenti devono stabilire una giurisdizione sussidiaria nel caso in cui l'autore si trovasse sul loro territorio sovrano e non fosse estradato (art. 5 cpv. 2);
  - adottare tutte le misure appropriate (art. 6) onde poter sottoporre il caso alle autorità competenti per il procedimento penale (art. 7) o estradare l'autore (art. 8);
  - trattare gli atti di sabotaggio come reati per i quali è prevista l'estradizione ma senza creare un diritto per lo Stato richiedente. Questa regolamentazione crea tuttavia i presupposti per l'estradizione solo per gli Stati che non la subordinano all'esistenza di un trattato d'estradizione e per gli Stati che hanno già concluso fra di loro un tale trattato (art. 8 cpv. 1 e 3). Come nella convenzione dell'Aia non è stato possibile trovare una soluzione vincolante quando gli Stati contraenti subordinano ogni estradizione all'esistenza di un trattato di estradizione (art. 8 cpv. 2).
3. Gli Stati contraenti s'impegnano a concedersi la massima assistenza reciproca onde impedire e, se del caso, perseguire penalmente gli atti di sabotaggio (art. 10, 11 e 12).

La regolamentazione s'inserisce senza contraddizione in quella della convenzione dell'Aia e della convenzione di Tokio (convenzione del 14 settembre 1963 concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili; RU 1971 316; FF 1970 I 37). Come queste due convenzioni anche quella di Montreal si basa sui principi seguenti: plurima competenza degli Stati nell'esercizio della giurisdizione penale, nessun obbligo per uno Stato determinato di concedere l'estradizione, nessuna priorità di uno Stato determinato in caso di estradizione. La regolamentazione concernente l'accomodamento di divergenze insorte durante l'applicazione della convenzione (art. 14) nonché le disposizioni finali (art. 15 e 16) corrispondono testualmente alla convenzione dell'Aia.

## 2 Parte speciale

Ci limiteremo qui di seguito a commentare le disposizioni che prevedono una regolamentazione diversa da quella della convenzione dell'Aia.

### *Articolo 1*

La convenzione di Montreal non mira alla protezione dell'aeromobile in quanto tale, bensì alla sicurezza dell'aviazione e pertanto alla protezione delle persone, in particolare di quelle che si trovano a bordo; le infrazioni comprese nell'enumerazione fornita dall'articolo 1 vi sono definite in modo

appropriato. Anche quelle fattispecie che non si riferiscono espressamente alla sicurezza dell'aeromobile in volo (per es. la distruzione di un aeromobile in servizio) tengono conto della stessa idea fondamentale.

La nozione di «falso allarme» (cpv. 1 lett. e) è stata introdotta solo nel corso della conferenza diplomatica. D'altra parte, contrariamente ai termini del progetto di Londra, elaborato dal comitato giuridico, il fatto di danneggiare gravemente un aeromobile in servizio senza mettere in pericolo la sicurezza aerea non è preso in considerazione. Il danneggiamento di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza di un aeromobile in volo è invece preso in considerazione, qualunque sia il grado di gravità.

#### *Articolo 2*

La definizione di aeromobile «in servizio» enunciata al capoverso 2 ha sollevato delle difficoltà, in particolare il problema a sapere per quale durata occorra considerare «in servizio» un aeromobile. La soluzione del progetto di Londra («fino al momento dello stazionamento definitivo nel luogo di destinazione nel suo Paese d'origine») è stata considerata come troppo estensiva. La soluzione adottata in ultima analisi dalla conferenza («in uno spazio di 24 ore dopo ogni atterraggio») può sembrare un poco schematica, ma corrisponde allo scopo della convenzione, che mira a proteggere durante un tasso di tempo limitato il personale occupato all'esterno o all'interno dell'aeromobile.

#### *Articolo 4*

La definizione del campo d'applicazione è differente, a seconda dell'atto di sabotaggio:

- Perturbazione delle installazioni della navigazione aerea (art. 1 cpv. 1 lett. d): la convenzione è applicabile solo se l'atto di sabotaggio è diretto contro un'installazione utilizzata per la navigazione aerea internazionale (cpv. 5).
- Altri atti di sabotaggio: la convenzione è applicabile se il luogo reale o previsto per l'involò o l'atterraggio è situato all'infuori dello Stato d'immatricolazione di questo aeromobile o se l'infrazione è commessa sul territorio di uno Stato che non sia quello d'immatricolazione dell'aeromobile (cpv. 2). Inoltre la convenzione è applicabile se l'autore oppure l'autore presunto dall'infrazione è scoperto sul territorio di uno Stato che non sia quello d'immatricolazione dell'aeromobile (cpv. 3).

#### *Articolo 5*

L'obbligo per gli Stati di fissare la loro competenza giurisdizionale è conforme alla regolamentazione della convenzione dell'Aia; tuttavia i danni

causati alle installazioni della navigazione aerea (art. 1 cpv. 1 lett. *d*) ed il falso allarme (art. 1 cpv. 1 lett. *e*) non sono stati considerati quali reati di diritto universale. Inoltre la giurisdizione dello Stato nel quale l'atto di sabotaggio è stato commesso (art. 5 cpv. 1 lett. *a*), nonché la giurisdizione dello Stato d'immatricolazione dell'aeromobile contro il quale l'atto di sabotaggio è diretto (art. 5 cpv. 1 lett. *b*) sono previste a titolo complementare.

#### *Articolo 10*

L'obbligo imposto agli Stati di adottare misure preventive è stato rafforzato in rapporto all'articolo 9 della convenzione dell'Aia.

#### *Articolo 12*

La disposizione contiene l'obbligo di fornire informazioni a titolo preventivo; questo obbligo non esiste nella convenzione dell'Aia.

### **3 Apprezzamento della convenzione**

Il significato capitale della convenzione dell'Aia per il diritto penale internazionale è stato riconosciuto nel messaggio del 10 febbraio 1971 (FF 1971 I 233). Esso risiede specialmente nell'obbligo imposto agli Stati, nel caso in cui non fosse concessa l'estradizione, di tradurre l'autore di un dirottamento aereo dinanzi alle autorità competenti onde venga perseguito penalmente e di prevedere la giurisdizione necessaria, qualunque siano la nazionalità dell'autore e il luogo in cui l'atto è stato commesso. La convenzione di Montreal contempla lo stesso obbligo per una più vasta cerchia d'infrazioni. Il significato che riveste a lunga scadenza la convenzione di Montreal nella lotta contro la pirateria aerea non dovrebbe essere inferiore a quella della convenzione dell'Aia. È molto soddisfacente constatare che a tutt'oggi 70 Stati hanno ratificato la convenzione; questo risultato supera le aspettative della conferenza diplomatica. Con riferimento al ruolo attivo assunto dalla Svizzera a quel tempo per la riuscita della convenzione è con ragione che si attende oggidi che noi compiamo un atto di solidarietà internazionale ratificando prossimamente la convenzione. A causa dei nostri stretti legami con il traffico aereo internazionale, il nostro Paese è inoltre sommamente interessato alla creazione dei presupposti per una punizione senza lacune degli autori di atti di terrorismo contro l'aviazione.

Astrazione fatta per il procedimento penale e la repressione d'atti commessi all'estero da stranieri, la Svizzera può già, basandosi sul diritto in vigore, adempiere le esigenze poste dalla convenzione. Dopo l'introduzione nella nostra legislazione delle disposizioni che permettono di reprimere gli atti

commessi all'estero da stranieri (vedi messaggio del 24 novembre 1976 concernente la modificazione della legge sulla navigazione aerea; FF 1976 III 1235) nulla si oppone ormai all'approvazione della convenzione da parte dell'Assemblea federale ed alla concessione dell'autorizzazione al Consiglio federale per la ratificazione.

#### **4            Conseguenze in materia finanziaria e di personale**

##### **41            Conseguenze finanziarie**

Non insorgeranno spese supplementari.

##### **42            Conseguenze in materia di personale**

Non vi saranno conseguenze per quanto concerne il personale.

##### **43            Conseguenze per i Cantoni e i Comuni**

I Cantoni ed i Comuni non saranno toccati dal decreto proposto né dall'entrata in vigore della convenzione del 23 settembre 1971.

#### **5            Costituzionalità**

La costituzionalità del disegno è data dall'articolo 8 della Costituzione federale che conferisce alla Confederazione il diritto di stipulare trattati cogli Stati esteri, nonché dall'articolo 85 numero 5 della Costituzione federale da cui proviene la competenza dell'Assemblea federale in materia d'approvazione. Siccome giusta l'articolo 16 la convenzione può essere denunciata, il decreto federale non è sottoposto a referendum giusta l'articolo 89 capoverso 4 della Costituzione.



*Traduzione dal testo originale francese* <sup>1)</sup>

## **Convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile**

Conclusa a Montreal il 23 settembre 1971

Entrata in vigore per la Svizzera il

*Gli Stati partecipi della presente convenzione,*

*Considerando* che gli atti illeciti diretti contro la sicurezza dell'aviazione civile compromettono la sicurezza delle persone e dei beni, disturbano seriamente l'esercizio dei servizi aerei e minano la fiducia dei popoli del mondo nella sicurezza dell'aviazione civile,

*Considerando* che tali atti li preoccupano gravemente,

*Considerando* che, allo scopo di prevenire questi atti, urgono misure appropriate per punirne gli autori,

*Hanno convenuto quanto segue:*

### Articolo 1

1. Commette un'infrazione penale ogni persona che illecitamente e intenzionalmente:

- a) compie un atto di violenza contro una persona che si trova a bordo di un aeromobile in volo, se l'atto è tale da compromettere la sicurezza dell'aeromobile stesso;
- b) distrugge un aeromobile in servizio oppure causa a tale aeromobile danni che lo rendono inatto al volo o tali da comprometterne la sicurezza di volo;
- c) mette o fa mettere su un aeromobile in servizio, con qualsiasi mezzo, un dispositivo o sostanze atte a distruggerlo o a causargli danni che lo rendono inatto al volo o tali da comprometterne la sicurezza di volo;
- d) distrugge o danneggia installazioni o servizi di navigazione aerea o ne perturba il funzionamento, se uno di questi atti è tale da compromettere la sicurezza di aeromobili in volo;

<sup>1)</sup> Il testo originale è pubblicato nel FF 1976 III, ediz. franc., a pag. 1301.

e) dà scientemente indicazioni errate e compromette di conseguenza la sicurezza di un aeromobile in volo.

2. Commette parimenti un'infrazione penale ogni persona che:

- a) tenta di commettere una delle infrazioni enumerate al capoverso 1 del presente articolo;
- b) è il complice della persona che commette o tenta di commettere una di queste infrazioni.

#### Articolo 2

In virtù della presente convenzione:

- a) un aeromobile è considerato in volo dal momento in cui, terminato l'imbarco, tutte le sue porte esterne sono state chiuse fino al momento in cui una di queste porte viene aperta per lo sbarco; in caso di atterraggio forzato, si considera che il volo continua finché l'autorità competente non assuma la responsabilità per l'aeromobile nonché per le persone ed i beni a bordo;
- b) un aeromobile è considerato in servizio dal momento in cui il personale a terra o l'equipaggio comincia a prepararlo in vista di un volo determinato fino allo spirare di un termine di ventiquattro ore dopo ogni atterraggio; il periodo di servizio comprende in ogni caso la totalità del tempo durante il quale l'aeromobile è in volo giusta la lettera a) del presente articolo.

#### Articolo 3

Ogni Stato contraente s'impegna a reprimere mediante pene severe le infrazioni elencate all'articolo 1.

#### Articolo 4

1. La presente convenzione non è applicabile agli aeromobili utilizzati a scopi militari, di dogana o di polizia.

2. Nei casi contemplati dall'articolo 1 capoverso 1 lettere a), b), c) e e), la presente convenzione, sia che si tratti di un aeromobile in volo internazionale sia che si tratti di un aeromobile in volo interno, si applica solo:

- a) se il luogo reale o previsto per il decollo o l'atterraggio dell'aeromobile è situato fuori del territorio dello Stato d'immatricolazione di questo aeromobile; oppure
- b) se l'infrazione è commessa sul territorio di uno Stato che non è quello d'immatricolazione dell'aeromobile.

3. Nonostante le disposizioni del capoverso 2 del presente articolo, nei casi contemplati dall'articolo 1 capoverso 1 lettere a), b), c) e e), la presente convenzione è applicabile anche se l'autore o l'autore presunto dell'infrazione è scoperto sul territorio di uno Stato che non è quello d'immatricolazione dell'aeromobile.

4. Per quanto concerne gli Stati citati all'articolo 9 e nei casi previsti dall'articolo 1 capoverso 1 lettere a), b), c) e e), la presente convenzione non è applicabile se i luoghi menzionati al capoverso 2 lettera a) del presente articolo sono situati sul territorio di uno solo degli Stati citati all'articolo 9, a meno che l'infrazione sia commessa o che l'autore o l'autore presunto dell'infrazione venga scoperto sul territorio di un altro Stato.

5. Nei casi contemplati dall'articolo 1 capoverso 1 lettera d), la presente convenzione è applicabile solo se le installazioni ed i servizi di navigazione aerea sono utilizzati per la navigazione aerea internazionale.

6. Le disposizioni dei capoversi 2, 3, 4 e 5 del presente articolo sono applicabili anche nei casi previsti dall'articolo 1 capoverso 2.

#### Articolo 5

1. Ogni Stato contraente adotta le misure necessarie per stabilire la propria competenza giurisdizionale nei seguenti casi:

- a) se l'infrazione è commessa sul territorio di questo Stato;
- b) se l'infrazione è commessa contro un aeromobile o a bordo di un aeromobile immatricolato in questo Stato;
- c) se l'aeromobile a bordo del quale l'infrazione è commessa atterra sul suo territorio mentre l'autore presunto dell'infrazione si trova ancora a bordo;
- d) se l'infrazione è commessa contro un aeromobile o a bordo di un aeromobile dato in noleggio, senza equipaggio, a una persona che ha la sede principale dell'azienda o, in mancanza della stessa, che risiede permanentemente nello Stato suddetto.

2. Ogni Stato contraente adotta parimenti le misure necessarie per stabilire la propria competenza giurisdizionale nel caso delle infrazioni previste nell'articolo 1 capoverso 1 lettere a), b) e c) e nell'articolo 1 capoverso 2, in quanto quest'ultimo capoverso riguarda le infrazioni suddette, se l'autore presunto di una di esse si trova sul suo territorio e se detto Stato non concede l'estradizione, giusta l'articolo 8, a favore di uno degli Stati contemplati al capoverso 1 del presente articolo.

3. La presente convenzione non esclude alcuna competenza penale esercitata conformemente alle leggi nazionali.

#### Articolo 6

1. Se ritiene che le circostanze lo giustificano, ogni Stato contraente sul cui territorio si trova l'autore o l'autore presunto dell'infrazione provvede a detenerlo o adotta tutte le misure atte a garantirne la presenza. Sia la detenzione, sia queste misure devono essere conformi alla legislazione dello

Stato suddetto; esse possono durare soltanto per il periodo necessario all'avviamento di procedimenti penali o di una procedura di estradizione.

2. Lo Stato suddetto procede immediatamente a un'inchiesta preliminare onde stabilire i fatti.

3. Ogni persona detenuta giusta il capoverso 1 del presente articolo può comunicare immediatamente con il rappresentante qualificato più vicino dello Stato di cui essa ha la nazionalità; a quest'uopo le viene concessa ogni facilitazione.

4. Lo Stato che detiene una persona in virtù delle disposizioni del presente articolo informa immediatamente della detenzione, nonché delle circostanze che la giustificano, gli Stati menzionati all'articolo 5 capoverso 1, lo Stato di cui la persona detenuta ha la nazionalità e, qualora lo ritenga opportuno, qualsiasi altro Stato interessato. Lo Stato che conduce l'inchiesta preliminare prevista dal capoverso 2 del presente articolo ne comunica rapidamente i risultati agli Stati suddetti informandoli se ha l'intenzione di esercitare la propria giurisdizione.

#### Articolo 7

Lo Stato contraente sul cui territorio viene scoperto l'autore presunto di una delle infrazioni, se non ne concede l'estradizione, sottopone l'affare, senza alcuna eccezione ed indipendentemente dal fatto che l'infrazione sia stata o meno commessa sul suo territorio, alle proprie autorità competenti per l'esercizio dell'azione penale. Queste autorità prendono la loro decisione nelle condizioni previste per le infrazioni di diritto comune di carattere grave conformemente alle leggi di questo Stato.

#### Articolo 8

1. Le infrazioni sono di diritto comprese come caso d'estradizione in ogni trattato d'estradizione concluso fra gli Stati contraenti. Gli Stati contraenti s'impegnano a considerare le infrazioni come caso d'estradizione in ogni trattato d'estradizione che debba essere concluso fra di loro.

2. Se uno Stato contraente che subordina l'estradizione all'esistenza di un trattato riceve una domanda d'estradizione da un altro Stato contraente con cui non ha concluso un trattato d'estradizione, esso è libero di considerare la presente convenzione quale base giuridica dell'estradizione per quanto concerne le infrazioni. L'estradizione è subordinata alle altre condizioni previste dal diritto dello Stato richiesto.

3. Gli Stati contraenti che non subordinano l'estradizione all'esistenza di un trattato riconoscono le infrazioni come caso d'estradizione fra di loro alle condizioni previste dal diritto dello Stato richiesto.

4. Fra Stati contraenti le infrazioni sono considerate commesse, agli scopi dell'estradizione, tanto nel luogo in cui furono compiute quanto sul territorio degli Stati obbligati a stabilire la propria competenza giusta l'articolo 5 capoverso 1 lettere b), c) e d).

#### Articolo 9

Gli Stati contraenti che formano, per il trasporto aereo, organizzazioni d'esercizio in comune oppure organismi internazionali d'esercizio che impiegano aeromobili con immatricolazione comune o internazionale designano per ogni aeromobile ed in modo idoneo lo Stato che esercita la competenza e che avrà le attribuzioni dello Stato d'immatricolazione agli scopi della presente convenzione. Essi ne informeranno l'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale che informerà a sua volta tutti gli Stati che fanno parte della presente convenzione.

#### Articolo 10

1. Gli Stati contraenti cercheranno conformemente al diritto internazionale e nazionale di adottare le misure atte a prevenire le infrazioni previste dall'articolo 1.

2. Quando il volo di un aeromobile è stato ritardato o interrotto a causa di una delle infrazioni previste dall'articolo 1, lo Stato contraente sul cui territorio si trovano l'aeromobile, i passeggeri o l'equipaggio agevola ai passeggeri e all'equipaggio la continuazione del viaggio il più presto possibile. Esso restituisce tempestivamente l'aeromobile ed il suo carico agli aventi diritto.

#### Articolo 11

1. Gli Stati contraenti si prestano assistenza giudiziaria più vasta nel corso di ogni procedura penale concernente le infrazioni. In qualsiasi caso la legge applicabile è quella dello Stato richiesto.

2. Tuttavia, le disposizioni del capoverso 1 del presente articolo non riguardano le obbligazioni insorgenti dalle disposizioni di ogni altro trattato a carattere bilaterale o multilaterale che regola o regolerà, totalmente o in parte, l'assistenza giudiziaria in materia penale.

#### Articolo 12

Ogni Stato contraente che ha motivo di credere che sarà commessa una delle infrazioni previste dall'articolo 1 fornisce, conformemente alle disposizioni della propria legislazione nazionale, tutte le informazioni utili in suo possesso agli Stati che secondo il suo parere sono quelli elencati all'articolo 5 capoverso 1.

### Articolo 13

Ogni Stato contraente comunica con la massima tempestività al Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale, conformemente alle disposizioni della propria legislazione nazionale, tutte le informazioni utili in suo possesso concernenti:

- a) le circostanze dell'infrazione;
- b) le misure adottate giusta l'articolo 10 capoverso 2;
- c) le misure adottate nei riguardi dell'autore o dell'autore presunto dell'infrazione e segnatamente il risultato di ogni procedura d'estradizione o di qualunque altra procedura giudiziaria.

### Articolo 14

1. Ogni divergenza fra gli Stati contraenti per quanto riguarda l'interpretazione o l'applicazione della presente convenzione che non può essere appianata tramite negoziati è sottoposta a procedimento arbitrale su domanda di uno di essi. Se durante i sei mesi che seguono la domanda di procedimento arbitrale le Parti non addiventano ad un accordo sull'organizzazione del procedimento arbitrale, ognuna di esse potrà sottoporre la divergenza alla Corte internazionale di Giustizia inoltrando una richiesta conformemente allo Statuto della Corte.

2. Ogni Stato potrà, al momento in cui firmerà o ratificherà la presente convenzione o vi aderirà, dichiarare di non considerarsi vincolato dalla disposizione del capoverso precedente. Gli altri Stati contraenti non saranno vincolati dalle suddette disposizioni verso ogni Stato contraente che avrà formulato una tale riserva.

3. Ogni Stato contraente che avrà formulato una riserva giusta le disposizioni del capoverso precedente potrà in ogni momento recedere da questa riserva tramite una notificazione ai governi depositari.

### Articolo 15

1. Il 23 settembre 1971 la presente convenzione sarà aperta alla firma degli Stati partecipanti alla Conferenza internazionale di diritto aereo tenuta a Montreal dall'8 al 23 settembre 1971 (qui di seguito denominata «Conferenza di Montreal»). Dopo il 10 ottobre 1971 essa sarà aperta alla firma di tutti gli Stati a Washington, a Londra e a Mosca. Ogni Stato che non avrà firmato la Convenzione prima che essa sia entrata in vigore giusta il capoverso 3 del presente articolo potrà aderirvi in qualsiasi momento.

2. La presente convenzione è sottoposta alla ratifica degli Stati firmatari. Gli strumenti di ratifica nonché gli strumenti d'adesione saranno de-

positati presso i governi degli Stati Uniti d'America, del Regno Unito di Gran Bretagna e dell'Irlanda del Nord e dell'Unione delle Repubbliche socialiste sovietiche che sono con la presente designati quali governi depositari.

3. La presente convenzione entrerà in vigore trenta giorni dopo il deposito degli strumenti di ratifica dei dieci Stati firmatari che hanno partecipato alla Conferenza di Montreal.

4. Per gli altri Stati la presente convenzione entrerà in vigore giusta il paragrafo 3 dal presente articolo oppure trenta giorni dopo la data di deposito dei loro strumenti di ratifica o d'adesione se questa seconda data è posteriore alla prima.

5. I governi depositari informeranno tempestivamente tutti gli Stati che firmeranno la presente convenzione o vi aderiranno sulla data di ogni firma, sulla data di deposito di ogni strumento di ratifica o d'adesione, sulla data d'entrata in vigore della presente convenzione nonché su tutte le altre comunicazioni.

6. Dopo la sua entrata in vigore la presente convenzione sarà registrata dai governi depositari giusta le disposizioni dell'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite e dell'articolo 83 della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago 1944).

#### Articolo 16

1. Ogni Stato contraente può disdire la presente convenzione tramite una notifica scritta ai governi depositari.

2. La disdetta avrà effetto sei mesi dopo che i governi depositari avranno ricevuta la notifica.

*In fede di che* hanno firmato la presente convenzione i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati.

Fatto a Montreal il ventitreesimo giorno del mese di settembre dell'anno millenovecentosettantuno, in tre esemplari originali, ognuno in quattro testi autentici redatti in francese, inglese, spagnolo e russo.

## **Messaggio concernente la convenzione per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile Del 24 novembre 1976**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1976
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	76.098
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1976
Date	
Data	
Seite	1261-1276
Page	
Pagina	
Ref. No	10 112 069

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.