

Romania**15 de gener de 1981**

[15 de gener de 1981]

“La República Socialista de Romania declara que no es considera obligada per les disposicions de l'article 17, apartat 2, del Conveni sobre la protecció física de les matèries nuclears, segons les quals tota controvèrsia relativa a la interpretació o l'aplicació del Conveni que no pugui solucionar-se mitjançant la negociació o per qualsevol altra via pacífica d'arranjament de controvèrsies, a petició de qualsevol part en la controvèrsia, se sotmet a arbitratge o es remet a la decisió de la Cort Internacional de Justícia.”

“El Govern de la República Socialista de Romania considera que aquestes controvèrsies només poden sotmetre's a arbitratge o a la Cort Internacional de Justícia amb el consentiment de totes les parts en la controvèrsia en cada cas.”

“En signar el Conveni sobre la protecció física de les matèries nuclears, la República Socialista de Romania declara que, en la seva interpretació, les disposicions de l'article 18, apartat 4, es refereixen exclusivament a organitzacions a què els estats membres hagin transferit competència per negociar, signar i aplicar acords internacionals en nom seu i per exercir els drets i complir les responsabilitats vinculades per aquests acords, incloent-hi el dret de vot.”

(Original en francès; traducció feta per la Secretaria)

Federació de Rússia**22 de maig de 1980**

[22 de maig de 1980]

“La Unió de Repúbliques Socialistes Soviètiques no es considera obligada per les disposicions de l'article 17, apartat 2, del Conveni, segons les quals tota controvèrsia relativa a la interpretació o l'aplicació del Conveni serà sotmesa a arbitratge o remesa a la Cort Internacional de Justícia a petició de qualsevol part en la dita controvèrsia.

(Original en rus; traducció feta per la Secretaria)

Sud-àfrica, República de**18 de maig de 1981**

[18 de maig de 1981]

“De conformitat amb l'article 17, apartat 3, la República de Sud-àfrica declara que no es considera obligada pels procediments d'arranjament de controvèrsies establerts a l'apartat 2 de l'article 17.”

(Original en anglès)

Turquia, República de**23 d'agost de 1983**

[23 d'agost de 1983]

“Turquia, de conformitat amb l'article 17, apartat 3, del Conveni, no es considera obligada per l'article 17, apartat 2, del Conveni.”

(Original en anglès)

Declaració

formulada pel Principat d'Andorra, en el moment de l'adhesió al Conveni sobre la protecció física de les matèries nuclears, fet a Viena el 26 d'octubre de 1979

“El Principat d'Andorra designa el Ministeri competent en matèria de Transport i Energia com a autoritat central i punt de contacte del Conveni sobre la protecció física de les matèries nuclears.”

Proposta

d'aprovació de l'adhesió al Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus, fet a Tòquio el 14 de setembre de 1963

Atès que el Consell General en la seva sessió del dia 15 de desembre del 2005 ha aprovat la següent:

Proposta d'aprovació de l'adhesió al Conveni relatiu a les infraccions i a d'al-

tres actes comesos a bord d'aeronaus, fet a Tòquio el 14 de setembre de 1963

Tenint en compte que en els darrers anys la comunitat internacional ha pres consciència de l'amenaça que representa per a la seguretat mundial el fenomen del terrorisme internacional, l'Organització de les Nacions Unides i alguns dels seus organismes especialitzats han anat elaborant un seguit de convenis internacionals que tenen com a objectiu la lluita contra manifestacions específiques del fenomen terrorista.

Arran dels atemptats terroristes que es produïren l'11 de setembre del 2001, el Consell de Seguretat de les Nacions Unides va adoptar, el 29 de setembre del 2001, la Resolució 1373 (2001). Aquesta Resolució insta els estats membres a cooperar entre ells i a adoptar els convenis i els protocols internacionals relatius al terrorisme.

En aquest sentit, les Nacions Unides van establir una llista en què s'enumeraven 12 convenis internacionals, entre els quals es troba el Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus, fet a Tòquio el 14 de setembre de 1963. Aquest Conveni va ser adoptat per l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, de la qual Andorra és estat membre des del 25 de febrer del 2001. En particular, ha estat el primer Conveni elaborat al si del sistema de les Nacions Unides en la seva lluita contra el terrorisme internacional.

En la seva part substantiva, el Conveni es refereix a la realització d'actes que, siguin o no considerats com a delictes, puguin posar o posin en perill la seguretat d'una aeronau o de les persones o béns que hi viatgen, així com d'aquells actes que alterin el bon ordre i la disciplina a bord de l'aeronau. En ambdós casos, a efectes del Conveni, els actes esmentats només són rellevants si es cometen en vol o quan l'aeronau sobrevoli la superfície d'alta mar o d'una regió que no forma part del territori de cap estat.

Una part important de l'articulat del Conveni es concentra en les competències del comandant de l'aeronau per garantir la seguretat de l'aeronau, de les persones o dels béns que hi ha a bord; o per mantenir l'ordre i la disciplina a bord i per permetre el lliurament de la perso-

na que ha comès o ha estat a punt de cometre una infracció a bord de l'aeronau a les autoritats competents.

Adherint-se a aquest Conveni, Andorra se suma a més de 179 països membres de les Nacions Unides que ja en són part, fa palès el seu compromís en la lluita contra els atacs contra la seguretat de l'aviació civil internacional, de la qual els andorrans cada cop gaudeixen més en els seus viatges a l'estranger.

Malgrat que Andorra no tingui cap aeroport en el seu territori ni disposi d'acions comercials, el contingut del Conveni li és rellevant en ser aplicable a tot estat on es refugii l'autor eventual d'un atemptat contra la seguretat aèria, o bé si el delictes es comet a bord d'una aeronau arrendada a una persona que tingui en aquest estat la seva oficina principal o la seva residència permanent.

Per aquest motiu, en el moment de l'adhesió d'Andorra al Conveni s'hi inclou una declaració relativa a la situació particular andorrana, en els termes que s'assenyalen a continuació:

"En el moment d'adherir-se a aquest Conveni, Andorra, tot i disposar d'heliports i d'helisuperfícies, no compta amb aeroports o aeròdroms en el seu territori ni amb cap aeronau matriculada en els seus registres."

Tenint en compte l'exposat s'aprova:

L'adhesió del Principat d'Andorra al Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus, fet a Tòquio el 14 de setembre de 1963.

El Ministeri d'Afers Exteriors, Cultura i Cooperació donarà a conèixer la data de l'entrada en vigor per a Andorra d'aquest Conveni.

Casa de la Vall, 15 de desembre del 2005

Joan Gabriel i Estany
Sindic General

Nosaltres els coprínceps la sancionem i promulguem i n'ordenem la publicació en el Butlletí Oficial del Principat d'Andorra.

Joan Enric Vives Sicília
Bisbe d'Urgell
Copríncep d'Andorra

Jacques Chirac
President de la
República Francesa
Copríncep d'Andorra

Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus signat a Tòquio el 14 de setembre de 1963 (Conveni de Tòquio)

Els estats part en aquest Conveni, Han convingut el següent:

Títol I. Camp d'aplicació del Conveni

Article 1

1. Aquest Conveni s'aplica respecte de:

- Les infraccions a les lleis penals;
- Els actes que, tant si constitueixen un delictes com si no, poden posar en perill o posen en perill la seguretat de l'aeronau, de les persones o dels béns que hi ha a bord, o que comprometen l'ordre i la disciplina a bord.

2. Amb reserva de les disposicions del títol III, aquest Conveni s'aplica als delictes o als actes comesos per una persona a bord d'una aeronau matriculada en un estat contractant mentre aquesta nau es troba en vol o sobrevola la superfície d'alta mar o d'una regió que no forma part del territori de cap estat.

3. Als efectes d'aquest Conveni, una aeronau es considera que està en vol des del moment en què s'empra la força motriu per a l'envol fins al moment en què finalitza l'aterratge.

4. Aquest Conveni no s'aplica a les aeronaus emprades en serveis militars, duaners o de policia.

Article 2

Sense perjudici de les disposicions de l'article 4, i llevat que la seguretat de l'aeronau, de les persones o dels béns que hi ha a bord així ho requereixin, cap disposició d'aquest Conveni no pot interpretar-se que autoritza o requereix una acció quant a infraccions a les lleis penals que siguin de caràcter polític o esti-

guin basades en la discriminació racial o religiosa.

Títol II. Competència

Article 3

1. L'estat de matriculació de l'aeronau és competent per conèixer dels delictes i dels actes comesos a bord.

2. Tot estat contractant pren les mesures que siguin necessàries per establir la seva competència, en qualitat d'estat de matriculació per conèixer dels delictes comesos a bord d'aeronaus inscrites en el seu registre de matriculacions.

3. Aquest Conveni no exclou l'exercici d'una competència penal exercida de conformitat amb el dret nacional.

Article 4

Un estat contractant que no sigui l'estat de matriculació no pot interferir en una aeronau en vol per exercir la seva competència penal respecte d'una infracció comesa a bord, a excepció dels casos següents:

- la infracció té efecte sobre el territori d'aquest estat;
- la infracció ha estat comesa per o contra un nacional d'aquest estat o una persona que hi té la residència permanent;
- la infracció compromet la seguretat d'aquest estat;
- la infracció consisteix en una violació de les normes o els reglaments relatius al vol o a la maniobra de les aeronaus vigents en aquest estat;
- l'exercici d'aquesta competència és necessari per garantir el compliment d'una obligació d'aquest estat en virtut d'un acord internacional multilateral.

Títol III. Poders del comandant de l'aeronau

Article 5

1. Les disposicions d'aquest títol no s'apliquen als delictes i als actes comesos o a punt de ser comesos per una persona a bord d'una aeronau en vol, ja sigui en l'espai aeri de l'estat de matriculació, ja

sigui sobre l'alta mar o una regió que no forma part del territori de cap estat, llevat que el darrer punt d'envol o el proper punt d'aterratge es trobi en el territori d'un estat diferent del de matriculació, o si l'aeronau vola posteriorment dins l'espai aeri d'un estat diferent del de matriculació amb aquesta persona encara a bord.

2. Als efectes d'aquest títol i malgrat les disposicions de l'article 1, apartat 3, es considera que una aeronau està en vol des del moment en què, un cop acabat l'embarcament, s'han tancat totes les portes exteriors fins al moment en què una d'aquestes portes s'obre per al desembarcament. En el cas d'un aterratge forçós, les disposicions d'aquest títol continuen aplicant-se als delictes i als actes comesos a bord fins que les autoritats competents d'un estat assumeixin la responsabilitat de l'aeronau i de les persones i els béns que hi ha a bord.

Article 6

1. Quan el comandant de l'aeronau té motius raonables per creure que una persona ha comès o està a punt de cometre una infracció a bord d'una aeronau o un acte determinat a l'article 1, apartat 1, pot prendre respecte d'aquesta persona les mesures raonables, incloent-hi mesures de coacció, que siguin necessàries:

- a) per garantir la seguretat de l'aeronau, de les persones o dels béns que hi ha a bord; o
- b) per mantenir l'ordre i la disciplina a bord;
- c) per permetre el lliurament d'aquesta persona a les autoritats competents o desembarcar-la de conformitat amb les disposicions d'aquest títol.

2. El comandant de l'aeronau pot sol·licitar o autoritzar l'ajuda d'altres membres de la tripulació i pot sol·licitar o autoritzar, però no exigir, l'ajuda de passatgers per tal d'aplicar les mesures de coacció que té dret a prendre. Els membres de la tripulació o els passatgers també poden prendre mesures preventives sense aquesta autorització quan tinguin motius raonables per creure que aquesta acció és imprescindible per garantir la seguretat de l'aeronau, de les persones o dels béns que hi ha a bord.

Article 7

1. Les mesures de coacció preses respecte d'una persona de conformitat amb les disposicions de l'article 6 deixaran de ser aplicades passat qualsevol punt on aterri l'aeronau, llevat que:

- a) aquest punt es trobi dins del territori d'un estat no contractant i les autoritats d'aquest estat refusin de permetre el desembarcament de la persona en qüestió o que les mesures de coacció hagin estat imposades de conformitat amb les disposicions de l'article 6, apartat 1, lletra c) per tal de permetre'n el lliurament a les autoritats competents;
- b) l'aeronau faci un aterratge forçós i el comandant no pugui lliurar la persona en qüestió a les autoritats competents; o
- c) la persona en qüestió no accepti que se la transporti més enllà d'aquest punt i resti sotmesa a les mesures de coacció.

2. El comandant de l'aeronau, tant aviat com pugui, i si és possible abans d'aterrar en el territori d'un estat amb una persona a bord que ha estat sotmesa a una mesura de coacció de conformitat amb les disposicions de l'article 6, ha d'informar les autoritats d'aquell estat de la presència a bord d'una persona sotmesa a una mesura de coacció i els motius d'aquesta mesura.

Article 8

1. Quan el comandant de l'aeronau té motius raonables per creure que una persona ha comès o està a punt de cometre un acte determinat a l'article 1, apartat 1, lletra b), pot desembarcar aquesta persona en el territori de qualsevol estat on aterri l'aeronau sempre que aquesta mesura sigui necessària per a les finalitats establertes a l'article 6, apartat 1, lletres a) o b).

2. El comandant de l'aeronau informa les autoritats de l'estat en el territori del qual desembarca una persona, de conformitat amb les disposicions d'aquest article, del fet del desembarcament i dels motius.

Article 9

1. Quan el comandant de l'aeronau té motius raonables per creure que una

persona ha comès a bord de l'aeronau un acte que, en la seva opinió, constitueix un delictes greu segons les lleis penals de l'estat de matriculació de l'aeronau, pot lliurar aquesta persona a les autoritats competents de qualsevol estat contractant en el territori del qual hagi aterrat l'aeronau.

2. El comandant de l'aeronau, tant aviat com pugui i si és possible abans d'aterrar en el territori d'un estat contractant amb una persona a bord que té la intenció de lliurar de conformitat amb les disposicions de l'apartat anterior, ha de notificar a les autoritats d'aquell estat la seva intenció i les raons que la motiven.

3. El comandant de l'aeronau comunica a les autoritats a les quals lliura un presumpte infractor, de conformitat amb les disposicions d'aquest article, els elements de prova i d'informació que, d'acord amb el dret de l'estat de matriculació de l'aeronau, es trobin legítimament en la seva possessió.

Article 10

Si les mesures establertes per aquest Conveni s'apliquen de conformitat amb aquest, ni el comandant de l'aeronau, ni qualsevol altre membre de la tripulació, ni un passatger, ni el propietari o l'exploador de l'aeronau, ni la persona per compte de la qual s'ha efectuat el vol, no poden ser declarats responsables en un procediment iniciat per raó d'un perjudici patit per la persona que ha estat objecte d'aquestes mesures.

Títol IV. Captura il·legal d'aeronaus

Article 11

1. Quan una persona a bord ha comès, il·legalment i amb violència o amenaça de violència, un acte d'ingerència en el funcionament d'una aeronau en vol, l'ha presa o n'ha exercit el control, o quan és a punt de cometre un acte d'aquest tipus, els estats contractants prenen les mesures adequades per tornar el control de l'aeronau al seu comandant legítim o per tal que aquest en conservi el control.

2. En els casos establerts en l'apartat anterior, l'estat contractant on aterra l'aeronau ha de permetre als passatgers i la

tripulació de continuar el viatge tant aviat com sigui possible, i ha de tornar l'aeronau i la càrrega a les persones que legalment tenen dret a la seva possessió.

Títol V. Poders i obligacions dels estats

Article 12

Tot estat contractant ha de permetre al comandant d'una aeronau matriculada en un altre estat contractant de desembarcar una persona de conformitat amb les disposicions de l'article 8, apartat 1.

Article 13

1. Tot estat contractant està obligat a rebre una persona que el comandant d'una aeronau lliuri de conformitat amb les disposicions de l'article 9, apartat 1.

2. Si estima que les circumstàncies ho justifiquen, tot estat contractant assegura la detenció o pren les mesures necessàries per garantir la presència d'una persona presumpta autora d'un acte determinat a l'article 11, apartat 1, i també de tota persona que li hagi estat lliurada. Aquesta detenció i aquestes mesures han de ser conformes a la legislació d'aquest estat; només es poden mantenir, però durant el termini necessari per emprendre accions penals o iniciar un procediment d'extradició.

3. Tota persona detinguda en aplicació de l'apartat anterior pot posar-se en contacte immediatament amb el representant qualificat més proper de l'estat del qual és nacional. A aquest efecte se li donaran totes les facilitats.

4. Tot estat contractant al qual una persona és lliurada de conformitat amb les disposicions de l'article 9, apartat 1, o en el territori del qual una aeronau aterra després de la comissió d'un acte determinat a l'article 11, apartat 1, du a terme immediatament una investigació preliminar per tal d'establir els fets.

5. Quan un estat té detinguda una persona de conformitat amb les disposicions d'aquest article, avisa immediatament d'aquesta detenció i de les circumstàncies que la justifiquen, l'estat de matriculació de l'aeronau, l'estat del qual la persona detinguda és nacional, i si ho considera pertinent,

qualsevol altre estat interessat. L'estat que du a terme la investigació preliminar establerta a l'apartat 4 d'aquest article informa immediatament de les conclusions als dits estats i els indica si té la intenció d'exercir la seva competència.

Article 14

1. Si una persona ha estat desembarcada de conformitat amb les disposicions de l'article 8, apartat 1, o lliurada de conformitat amb l'article 9, apartat 1, o ha estat desembarcada després de cometre un acte determinat a l'article 11, apartat 1, no pot o no vol continuar el seu viatge, l'estat d'aterratge si refusa d'admetre-la i aquesta persona no té la nacionalitat d'aquest estat o no hi té la residència permanent, pot expulsar-la cap a l'estat de la seva nacionalitat o a aquell on hi té la seva residència permanent o a l'estat en el territori del qual va iniciar el viatge aeri.

2. Ni el desembarcament, ni el lliurament, ni la detenció ni altres mesures establertes a l'article 13, apartat 2, ni la devolució de la persona en qüestió, no es consideren com a entrada en el territori d'un estat contractant pel que fa a les lleis d'aquest estat relatives a l'entrada o a l'admissió de persones. Les disposicions d'aquest Conveni no afecten les lleis dels estats contractants relatives a l'expulsió de persones.

Article 15

1. A reserva de les disposicions de l'article anterior, tota persona que hagi estat desembarcada de conformitat amb les disposicions de l'article 8, apartat 1, o lliurada de conformitat amb les disposicions de l'article 9, apartat 1, o que hagi desembarcat després de cometre un acte determinat a l'article 11, apartat 1, i que desitgi continuar el seu viatge, pot fer-ho tant aviat com sigui possible per anar a la destinació de la seva elecció, llevat que el dret de l'estat d'aterratge en requereixi la seva presència a l'efecte del seu processament penal o de l'extradició.

2. A reserva de les lleis relatives a l'entrada i l'admissió, a l'extradició i l'expulsió de persones, tot estat contractant en el territori del qual hagi estat desembarcada una persona de conformitat amb les disposicions de l'article 8, apartat 1, o lliurada de conformitat amb les disposicions de l'article 9, apartat 1, o que hi

hagi desembarcat, i a la qual se li imputi la comissió d'un acte determinat a l'article 11, apartat 1, ha de donar a aquesta persona un tracte, pel que fa a la seva protecció i seguretat, no menys favorable que el que dóna als seus nacionals en circumstàncies anàlogues.

Títol VI. Altres disposicions

Article 16

1. Els delictes comesos a bord d'aeronaus matriculades en un estat contractant es consideren, a l'efecte de l'extradició, com si s'haguessin comès tant en el lloc on s'han perpetrat com en el territori de l'estat de matriculació de l'aeronau.

2. Tenint en compte les disposicions de l'apartat anterior, cap disposició d'aquest Conveni no ha de ser interpretada en el sentit que crea una obligació de concedir l'extradició.

Article 17

En prendre mesures d'investigació o d'arrest o en exercir de qualsevol altra manera la seva competència respecte d'un delicte comès a bord d'una aeronau, els estats contractants han de tenir degudament en compte la seguretat i altres interessos de la navegació aèria i han d'actuar amb la intenció d'evitar una retenció innecessària de l'aeronau, els passatgers, els membres de la tripulació o la càrrega.

Article 18

Si els estats contractants constitueixen per al transport aeri organitzacions conjuntes d'exploració o organismes internacionals d'exploració i si les aeronaus utilitzades no estan matriculades en un estat determinat, aquests estats han de designar, segons les modalitats adequades, aquell d'entre ells que serà considerat, a l'efecte d'aquest Conveni, l'estat de matriculació. Han de comunicar aquesta designació a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, la qual n'informa tots els estats part en aquest Conveni.

Títol VII. Disposicions finals

Article 19

Aquest Conveni resta obert a la signatura de tot estat que, a la data de l'entrada en vigor d'aquest Conveni en les condicions establertes a l'article 21, sigui membre de l'Organització de les Nacions Unides o de qualsevol dels organismes especialitzats.

Article 20

1. Aquest Conveni està subjecte a la ratificació per part dels estats signataris de conformitat amb els seus procediments constitucionals.

2. Els instruments de ratificació han de ser dipositats a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

Article 21

1. Tant aviat com dotze estats signataris hagin dipositat els seus instruments de ratificació del Conveni, el Conveni entrarà en vigor entre aquests estats el norantè dia després de la data del dipòsit del dotzè instrument de ratificació. El Conveni entrarà en vigor, per a cada estat que el ratifiqui després, el norantè dia després del dipòsit del seu instrument de ratificació.

2. A partir de la seva entrada en vigor, aquest Conveni serà registrat prop del secretari general de l'Organització de les Nacions Unides per l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

Article 22

1. Aquest Conveni, després que hagi entrat en vigor, s'obrirà a l'adhesió de tot estat membre de l'Organització de les Nacions Unides o de qualsevol dels organismes especialitzats.

2. L'adhesió d'un estat s'efectua per mitjà del dipòsit d'un instrument d'adhesió a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional i tindrà efecte el norantè dia després de la data d'aquest dipòsit.

Article 23

1. Tot estat contractant pot denunciar aquest Conveni mitjançant una notificació adreçada a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

2. La denúncia tindrà efecte sis mesos després que l'Organització de l'Aviació Civil Internacional hagi rebut la notificació de la denúncia.

Article 24

1. Tota controvèrsia entre estats contractants relativa a la interpretació o l'aplicació d'aquest Conveni que no es pugui resoldre per la via de la negociació s'ha de sotmetre a arbitratge, a instància d'un d'aquests estats. Si transcorreguts sis mesos des de la data de la demanda d'arbitratge les parts no han arribat a un acord quant a l'organització d'aquest, qualsevol de les parts pot sotmetre la controvèrsia a la Cort Internacional de Justícia, mitjançant una demanda, de conformitat amb l'estatut de la Cort.

2. Cada estat pot, en el moment de signar o ratificar aquest Conveni, o d'adherir-s'hi, declarar que no es considera obligat per les disposicions de l'apartat anterior. Els altres estats contractants no estan obligats per aquestes disposicions respecte de tot estat contractant que hagi formulat aquesta reserva.

3. Tot estat contractant que hagi formulat una reserva de conformitat amb les disposicions de l'apartat anterior pot retirar-la en qualsevol moment, mitjançant una notificació adreçada a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

Article 25

Llevat del cas establert a l'article 24, no s'admet cap reserva a aquest Conveni.

Article 26

L'Organització de l'Aviació Civil Internacional ha d'informar tots els estats membres de l'Organització de les Nacions Unides o qualsevol dels organismes especialitzats:

- a) de tota signatura d'aquest Conveni i de la data d'aquesta signatura;
- b) del dipòsit de tot instrument de ratificació o adhesió i de la data d'aquest dipòsit;
- c) de la data en què el Conveni entra en vigor, de conformitat amb les disposicions de l'apartat 1 de l'article 21;
- d) de la recepció de tota notificació de denúncia i de la data de recepció; i

e) de la recepció de tota declaració o notificació feta en virtut de l'article 24 i la data de recepció.

En testimoni de la qual cosa els plenipotenciaris sotasignats, degudament autoritzats, han signat aquest Conveni.

Fet a Tòquio el dia catorze de setembre de mil nou-cents seixanta-tres en tres textos fefaents redactats en anglès, francès i castellà.

Aquest Conveni es diposita a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, on, de conformitat amb les disposicions de l'article 19, resta obert a la signatura; aquesta Organització en trametrà còpies certificades conformes a tots els estats membres de l'Organització de les Nacions Unides o de qualsevol organisme especialitzat.

Situació del Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus, signat a Tòquio el 14 de setembre de 1963

Entrada en vigor: el Conveni entra en vigor el 4 de desembre de 1969.

Situació: l'11 d'agost del 2005, 179 estats part.

Estats	Data de la signatura	Data del dipòsit de l'instrument de ratificació, d'adhesió o de la successió	Data de l'entrada en vigor
Afganistan		15 abril 1977	14 juliol 1977
Albània		1 desembre 1997	1 març 1998
Alemanya ¹²	14 setembre 1963	16 desembre 1969	16 març 1970
Algèria ¹		12 octubre 1995	10 gener 1996
Angola		24 febrer 1998	25 maig 1998
Antiga República Iugoslava de Macedònia ²⁰		30 agost 1994	17 setembre 1991
Antigua i Barbuda		19 juliol 1985	17 octubre 1985
Àràbia Saudita	6 abril 1967	21 novembre 1969	19 febrer 1970
Argentina		23 juliol 1971	21 octubre 1971
Armènia		23 gener 2003	23 abril 2003
Austràlia		22 juny 1970	20 setembre 1970
Àustria		7 febrer 1974	8 maig 1974
Azerbaitjan ¹		5 febrer 2004	5 maig 2004
Bahames ⁷		12 juny 1975	10 juliol 1973
Bahrain ¹³		9 febrer 1984	9 maig 1984
Bangladesh		25 juliol 1978	23 octubre 1978
Barbados	25 juny 1969	4 abril 1972	3 juliol 1972
Bèlgica	20 desembre 1968	6 agost 1970	4 novembre 1970
Belize		19 maig 1998	17 agost 1998
Benín		30 març 2004	28 juny 2004
Bhutan		25 gener 1989	25 abril 1989
Bielorússia ¹⁴		3 febrer 1988	3 maig 1988
Bolívia		5 juliol 1979	3 octubre 1979
Bòsnia i Hercegovina ³		7 març 1995	6 març 1992
Botswana		16 gener 1979	16 abril 1979
Brasil	28 febrer 1969	14 gener 1970	14 abril 1970
Brunei Darussalam		23 maig 1986	21 agost 1986
Bulgària ⁶		28 setembre 1989	27 desembre 1989
Burkina Faso	14 setembre 1963	6 juny 1969	4 desembre 1969
Burundi		14 juliol 1971	12 octubre 1971
Cambotja		22 octubre 1996	20 gener 1997
Camerun		24 març 1988	22 juny 1988
Canadà	4 novembre 1964	7 novembre 1969	5 febrer 1970
Cap Verd		4 octubre 1989	2 gener 1990
Colòmbia	8 novembre 1968	6 juliol 1973	4 octubre 1973
Comores		23 maig 1991	21 agost 1991
Congo	14 setembre 1963	13 novembre 1978	11 febrer 1979
Costa d'Ivori		3 juny 1970	1 setembre 1970
Costa Rica		24 octubre 1972	22 gener 1973
Croàcia ⁹		5 octubre 1993	8 octubre 1991
Cuba ¹		12 febrer 2001	13 maig 2001
Dinamarca	21 novembre 1966	17 gener 1967	4 desembre 1969
Djibouti		10 juny 1992	8 setembre 1992
Egipte ¹		12 febrer 1975	13 maig 1975
El Salvador		13 febrer 1980	13 maig 1980
Equador	8 juliol 1969	3 desembre 1969	3 març 1970
Eslovàquia ²²		20 març 1995	1 gener 1993

Eslovènia ²³		18 desembre 1992	25 juny 1991
Espanya	27 juliol 1964	1 octubre 1969	30 desembre 1969
Estats Units	14 setembre 1963	5 setembre 1969	4 desembre 1969
Estònia		31 desembre 1993	31 març 1994
Etiòpia ¹		27 març 1979	25 juny 1979
Federació de Rússia ¹²¹		3 febrer 1988	3 maig 1988
Fiji ¹¹		31 gener 1972	10 octubre 1970
Filipines	14 setembre 1963	26 novembre 1965	4 desembre 1969
Finlàndia	24 octubre 1969	2 abril 1971	1 juliol 1971
França	11 juliol 1969	11 setembre 1970	10 desembre 1970
Gabon		14 gener 1970	14 abril 1970
Gàmbia		4 gener 1979	4 abril 1979
Geòrgia		16 juny 1994	14 setembre 1994
Ghana		2 gener 1974	2 abril 1974
Grècia	21 octubre 1969	31 maig 1971	29 agost 1971
Grenada		28 agost 1978	26 novembre 1978
Guatemala ¹	14 setembre 1963	17 novembre 1970	15 febrer 1971
Guinea		18 gener 1994	18 abril 1994
Guinea Equatorial		27 febrer 1991	28 maig 1991
Guyana		20 desembre 1972	19 març 1973
Haití		26 abril 1984	25 juliol 1984
Hondures ¹		8 abril 1987	7 juliol 1987
Hongria ¹⁵		3 desembre 1970	3 març 1971
Iemen		26 setembre 1986	25 desembre 1986
Illes Cook		12 abril 2005	11 juliol 2005
Illes Marshall		15 maig 1989	13 agost 1989
Illes Salomó ²⁴		23 març 1982	7 juliol 1978
Índia ¹		22 juliol 1975	20 octubre 1975
Indonèsia ¹	14 setembre 1963	7 setembre 1976	6 desembre 1976
Iran (República islàmica d')		28 juny 1976	29 setembre 1976
Iraq ¹¹		15 maig 1974	13 agost 1974
Irlanda	20 octubre 1964	14 novembre 1975	12 febrer 1976
Islàndia		16 març 1970	14 juny 1970
Israel	1 novembre 1968	19 setembre 1969	18 desembre 1969
Itàlia	14 setembre 1963	18 octubre 1968	4 desembre 1969
Jamaica		16 setembre 1983	15 desembre 1983
Japó	14 setembre 1963	26 maig 1970	24 agost 1970
Jordània		3 maig 1973	1 agost 1973
Kazakhstan		18 maig 1995	16 agost 1995
Kenya		22 juny 1970	20 setembre 1970
Kirguizistan		28 febrer 2000	28 maig 2000
Kuwait ¹⁵		27 novembre 1979	25 febrer 1980
Laos (República Democràtic a Popular de)		23 octubre 1972	21 gener 1973
Lesotho		28 abril 1972	27 juliol 1972
Letònia		10 juny 1997	8 setembre 1997
Líban		11 juny 1974	9 setembre 1974
Libèria	14 setembre 1963	10 març 2003	8 juny 2003
Líbia		21 juny 1972	19 setembre 1972
Liechtenstein		26 febrer 2001	27 maig 2001
Lituània		21 novembre 1996	19 febrer 1997
Luxemburg		21 setembre 1972	20 desembre 1972
Madagascar	2 desembre 1969	2 desembre 1969	2 març 1970
Malàisia		5 març 1985	3 juny 1985
Malawi ¹		28 desembre 1972	28 març 1973
Maldives		28 setembre 1987	27 desembre 1987
Mali		31 maig 1971	29 agost 1971
Malta		28 juny 1991	26 setembre 1991
Marroc ¹⁶		21 octubre 1975	19 gener 1976
Maurici		5 abril 1983	4 juliol 1983
Mauritània		30 juny 1977	28 setembre 1977
Mèxic	24 desembre 1968	18 març 1969	4 desembre 1969
Moçambic ³⁵		6 gener 2003	6 abril 2003
Mònaco		2 juny 1983	31 agost 1983
Mongòlia		24 juliol 1990	22 octubre 1990
Myanmar		23 maig 1996	21 agost 1996
Nauru		17 maig 1984	15 agost 1984
Nepal		15 gener 1979	15 abril 1979
Nicaragua		24 agost 1973	22 novembre 1973
Níger	14 abril 1969	27 juny 1969	4 desembre 1969

Nigèria	29 juny 1965	7 abril 1970	6 juliol 1970
Noruega	19 abril 1966	17 gener 1967	4 desembre 1969
Nova Zelanda		12 febrer 1974	13 maig 1974
Oman ^{1,18}		9 febrer 1977	10 maig 1977
Països Baixos ¹⁷	9 juny 1967	14 novembre 1969	12 febrer 1970
Pakistan	6 agost 1965	11 setembre 1973	10 desembre 1973
Palau		12 octubre 1995	10 gener 1996
Panamà	14 setembre 1963	16 novembre 1970	14 febrer 1971
Papua Nova Guinea ^{1,19}		15 desembre 1975	16 setembre 1975
Paraguai		9 agost 1971	7 novembre 1971
Perú ¹		12 maig 1978	10 agost 1978
Polònia ²⁰		19 març 1971	17 juny 1971
Portugal ^{31,32}	11 març 1964	25 novembre 1964	4 desembre 1969
Qatar		6 agost 1981	5 desembre 1981
Regne Unit ^{29,30}	14 setembre 1963	29 novembre 1968	4 desembre 1969
República Àrab Síria ¹		31 juliol 1980	29 octubre 1980
República Centreafricana		11 juny 1991	9 setembre 1991
República de Corea	8 desembre 1965	19 febrer 1971	20 maig 1971
República Popular Democràtica de Corea ¹		9 maig 1983	7 agost 1983
República Democràtica del Congo		20 juliol 1977	18 octubre 1977
República de Moldàvia		20 juny 1997	18 setembre 1997
República Dominicana		3 desembre 1970	3 març 1971
República Txeca ¹⁰		25 març 1993	1 gener 1993
República Unida de Tanzània		12 agost 1983	10 novembre 1983
Romania ¹		15 febrer 1974	16 maig 1974
Rwanda		17 maig 1971	15 agost 1971
Saint Lucia		31 octubre 1983	29 gener 1984
Saint Vincent i les Grenadines		18 novembre 1991	16 febrer 1992
Samoa		9 juliol 1998	7 octubre 1998
Santa Seu	14 setembre 1963		
Senegal	20 febrer 1964		
Sèrbia i Montenegro ³⁴		9 març 1972	7 juny 1972
Seychelles		6 setembre 2001	27 abril 1992
Sierra Leone		4 gener 1979	4 abril 1979
Sierra Leone		9 novembre 1970	7 febrer 1971
Singapur		1 març 1971	30 maig 1971
Sri Lanka		30 maig 1978	28 agost 1978
Sud-àfrica ¹		26 maig 1972	24 agost 1972
Sudan		25 maig 2000	23 agost 2000
Suècia	14 setembre 1963	17 gener 1967	4 desembre 1969
Suïssa	31 octubre 1969	21 desembre 1970	21 març 1971
Surinam ²⁵		10 setembre 1979	25 novembre 1975
Swazilàndia		15 novembre 1999	13 febrer 2000
Tadjikistan		20 març 1996	18 juny 1996
Tailàndia		6 març 1972	4 juny 1972
Togo		26 juliol 1971	24 octubre 1971
Tonga		13 febrer 2002	14 maig 2002
Trinitat i Tobago		9 febrer 1972	9 maig 1972
Tunísia		25 febrer 1975	26 maig 1975
Turkmenistan		30 juny 1999	28 setembre 1999
Turquia		17 desembre 1975	16 març 1976
Txad		30 juny 1970	28 setembre 1970
Ucraïna ^{1,27}		29 febrer 1988	29 maig 1988
Uganda		25 juny 1982	23 setembre 1982
Unió dels Emirats Àrabs ²⁸		16 abril 1981	15 juliol 1981
Uruguai		26 gener 1977	26 abril 1977
Uzbekistan		31 juliol 1995	29 octubre 1995
Vanuatu		31 gener 1989	1 maig 1989
Veneçuela ¹	13 març 1964	4 febrer 1983	5 maig 1983
Vietnam ¹		10 octubre 1979	8 gener 1980
Xile		24 gener 1974	24 abril 1974
Xina ^{1,7,8,33}		14 novembre 1978	12 febrer 1979
Xipre		31 maig 1972	29 agost 1972
Zàmbia		14 setembre 1971	13 desembre 1971
Zimbabwe		8 març 1989	6 juny 1989

1) Reserva: no es considera obligat per l'article 24, apartat 1, del Conveni.

2) El 12 de juny de 1975, el Govern de les Bahames va dipositar una declaració amb data del 15 de maig de 1975 a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional on indica que les Bahames es consideren obligades pel Conveni de Tòquio en virtut de la ratificació del Regne Unit i de conformitat amb el dret internacional consuetudinari. Les Bahames van assolir la independència el 10 de juliol de 1973.

3) Reserva: "L'adhesió de l'Estat de Bahrain al Conveni no significa el reconeixement d'Israel, ni en general ni en el context d'aquest Conveni, i no ha d'interpretar-se d'aquesta manera."

4) Declaració del 17 de desembre de 1987 formulada per la República Socialista Soviètica de Bielorússia (avui República de Bielorússia), segons la qual "l'adhesió de la República Socialista Soviètica de Bielorússia al Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus no afecta els seus drets i obligacions de conformitat amb els acords multilaterals i bilaterals sobre la repressió d'actes d'ingerència il·legal contra l'aviació civil dels quals sigui part".

5) El 7 de març de 1995 el Govern de la República de Bòsnia i Hercegovina va dipositar un instrument de successió a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, amb efecte a partir del 6 de març de 1992.

6) Declaració del 21 d'agost de 1989 formulada per la República Popular de Bulgària (actualment la República de Bulgària), segons la qual "l'adhesió de la República Popular de Bulgària al Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus no afecta els seus drets i obligacions en virtut d'acords multilaterals i bilaterals sobre actes d'ingerència il·legal contra l'aviació civil dels quals en sigui part".

7) L'instrument d'adhesió conté la declaració següent: "El Govern xinès declara il·legal, nul·la i sense efecte la signatura i la ratificació de la trepa Chiang, que ha usurpat el nom de la Xina pel que fa al Conveni esmentat anteriorment".

8) Notificació emesa pel Govern de la República Popular de la Xina el 5 de juny de 1997:

"El Conveni [...] del qual el Govern de la República Popular de la Xina va dipositar l'instrument d'adhesió el 14 de novembre de 1978, s'aplicarà a la Regió Administrativa Especial de Hong Kong amb efecte a partir de l'1 de juliol de 1997. El Govern de la República Popular de la Xina també fa la declaració següent:

La reserva a l'apartat 1 de l'article 24 del Conveni formulada pel Govern de la República Popular de la Xina en dipositar el seu instrument d'adhesió, el 14 de novembre de 1978, també s'aplicarà a la Regió Administrativa Especial de Hong Kong.

El Govern de la República Popular de la Xina assumeix la responsabilitat dels drets i les obligacions internacionals que es deriven de l'aplicació del Conveni a la Regió Administrativa Especial de Hong Kong".

9) El 5 d'octubre de 1993 el Govern de la República de Croàcia va dipositar un instrument de successió a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, amb efecte a partir del 8 d'octubre de 1991.

10) Mitjançant una nota del 8 de març de 1993, rebuda el 25 de març de 1993, el Govern de la República Txeca va informar l'Organització de l'Aviació Civil Internacional que, com a estat successor creat com a resultat de la dissolució de la República Federal Txeca i Eslovaca, es considerava obligat pel Conveni amb efecte a partir de l'1 de gener de 1993.

11) El 31 de gener de 1972, el Govern de Fiji va dipositar una declaració del 18 de gener de 1972 a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional on indicava que Fiji adoptava, després de la independència, els drets i les obligacions del Regne Unit respecte d'aquest Conveni. Fiji va assolir la independència el 10 d'octubre de 1970.

12) La República Democràtica d'Alemanya, que es va adherir al Conveni el 10 de gener de 1989, es va adherir a la República Federal d'Alemanya el 3 d'octubre de 1990.

13) El 12 de desembre de 1989, el Govern d'Hongria va dipositar una declaració del 16 d'octubre de 1989 a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, segons la qual el Govern retira la reserva formulada en el moment de l'adhesió, el 3 de desembre de 1970, relativa a l'article 24, apartat 1, del Conveni. La declaració va esdevenir efectiva el 12 de desembre de 1989.

14) L'adhesió per part de la República d'Iraq al Conveni no significa, tanmateix, de cap manera el reconeixement d'Israel ni l'inici de relacions amb aquest estat.

15) S'entén que l'adhesió al Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus, fet a Tòquio el 1963, no significa de cap manera el reconeixement d'Israel per part de l'Estat de Kuwait. A més, no se'n derivaran relacions de tractat entre l'estat de Kuwait i Israel.

16) "En cas de controvèrsia qualsevol recurs s'ha de fer a la Cort Internacional de Justícia amb el consentiment unànim de les parts involucrades".

17) Declaració: "[...] el Conveni, pel que fa al Regne dels Països Baixos, no entrarà en vigor a Surinam i/o les Antilles Neerlandeses fins al norantè dia després de la data en què el Govern del Regne dels Països Baixos hagi notificat a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional que a Surinam i/o a les Antilles Neerlandeses s'han pres les mesures necessàries per donar efecte a les disposicions del Conveni esmentat anteriorment".

Nota 1: El 4 de juny de 1974, el Govern del Regne dels Països Baixos va dipositar una declaració del 10 de maig de 1974 a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional en què declarava que s'havien fet els passos necessaris per donar efecte a les disposicions del Conveni per fer-lo aplicable a Surinam i a les Antilles Neerlandeses. D'acord amb això, el Conveni té efecte per a Surinam i les Antilles Neerlandeses des del 2 de setembre de 1974 (vegeu també la nota al peu 25).

Nota 2: Mitjançant una nota del 30 de desembre de 1985, el Govern del Regne dels Països Baixos va informar l'Organització de l'Aviació Civil Internacional que a partir de l'1 de gener de 1986 el

Conveni seria aplicable a les Antilles Neerlandeses (sense Aruba) i a Aruba.

18) L'adhesió per part del Govern del Sultanat d'Oman al Conveni no significa, directament o implícitament, el reconeixement d'Israel en general o en el context d'aquest Conveni, i no ha d'interpretar-se d'aquesta manera.

19) El 15 de desembre de 1975, el Govern de Papua Nova Guinea va dipositar una declaració del 6 de novembre de 1975 a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional on indicava que desitjava ser tractat com una part de propi dret en el Conveni de Tòquio, que va entrar en vigor a Austràlia el 20 de setembre de 1970 i es va aplicar al territori de Papua Nova Guinea i al territori en fideïcomís de Guinea. Papua Nova Guinea va assolir la independència el 16 de setembre de 1975.

20) El 18 de juny de 1997, el Govern de la República de Polònia va dipositar una declaració del 30 d'abril de 1997 a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional segons la qual aquest Govern retira la reserva formulada en el moment de l'adhesió, el 19 de març de 1971, respecte de l'article 24, apartat 1, del Conveni. La declaració va esdevenir efectiva el 18 de juny de 1997.

21) Declaració del 4 de desembre de 1987 formulada per la Unió de Repúbliques Socialistes Soviètiques (actualment la Federació de Rússia), segons la qual "l'adhesió de la Unió de Repúbliques Socialistes Soviètiques al Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus no afecta els seus drets i les seves obligacions en virtut dels acords bilaterals i multilaterals en vigor sobre la supressió d'actes d'ingerència il·legal contra l'aviació civil dels quals és part".

22) Mitjançant una nota del 16 de febrer de 1995, rebuda el 20 de març de 1995, el Govern de la República Eslovaca va informar l'Organització de l'Aviació Civil Internacional que, com a estat successor, sorgit de la dissolució de la República Federal Txeca i Eslovaca, es considera obligat pel Conveni amb efecte a partir de l'1 de gener de 1993.

23) El 18 de desembre de 1992 el Govern de la República d'Eslovènia va di-

positar un instrument de successió a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, amb efecte a partir del 25 de juny de 1991.

24) El 23 de març de 1982 el Govern de les Illes Salomó va dipositar un instrument de successió a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, amb efecte a partir del 7 de juliol de 1978.

25) L'instrument de successió va ser dipositat a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional el 10 de setembre de 1979. Anteriorment a aquesta data, les disposicions del Conveni s'aplicaven a Surinam en virtut d'una declaració del 10 de maig de 1974 formulada pel Govern del Regne dels Països Baixos. La República de Surinam va assolir la independència el 25 de novembre de 1975 (vegeu també la nota al peu 17).

26) El 30 d'agost de 1994 el Govern de l'Antiga República Iugoslava de Macedònia va dipositar un instrument de successió a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, amb efecte a partir del 17 de setembre de 1991.

27) Declaració del 13 de gener de 1988 formulada per la República Socialista Soviètica d'Ucraïna (actualment Ucraïna), segons la qual "l'adhesió de la Unió de Repúbliques Socialistes Soviètiques al Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus no afecta els seus drets i les seves obligacions en virtut d'acords bilaterals i multilaterals en vigor sobre la repressió d'actes d'ingerència il·legal contra l'aviació civil dels quals és part".

28) Reserva: "En acceptar el Conveni esmentat, el Govern de la Unió dels Emirats Àrabs considera que l'acceptació del Conveni esmentat no implica de cap manera el reconeixement d'Israel, ni l'obligació a aplicar les disposicions del Conveni respecte d'aquest estat".

29) Declaració: "[...] les disposicions del Conveni no s'aplicaran a Rhodèsia del Sud, llevat que el Govern del Regne Unit informi l'Organització de l'Aviació Civil Internacional que es troba en situació de garantir que les obligacions imposades pel Conveni respecte d'aquest territori poden aplicar-se plenament".

Nota: L'1 de desembre de 1982, es va dipositar una declaració del 12 de no-

vembre de 1982 a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional que diu que les disposicions del Conveni s'han ampliat a Anguilla. En conseqüència, el Conveni entra en vigor per a Anguilla l'1 de desembre de 1982.

30) Declaració formulada pel Govern del Regne Unit de Gran Bretanya i Irlanda del Nord, del 18 de juny de 1997:

"[...] de conformitat amb la Declaració conjunta del Govern del Regne Unit de Gran Bretanya i Irlanda del Nord i el Govern de la República Popular de la Xina sobre la qüestió de Hong Kong, signada el 19 de desembre de 1984, el Govern del Regne Unit restituirà Hong Kong a la República Popular de la Xina l'1 de juliol de 1997. El Govern del Regne Unit continuarà tenint la responsabilitat internacional de Hong Kong fins a aquesta data. Per tant, a partir d'aquesta data, el Govern del Regne Unit deixarà de ser responsable dels drets i les obligacions internacionals que es deriven de l'aplicació del Conveni a Hong Kong."

31) Mitjançant una nota del 6 de juliol de 1999, dipositada a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional el 7 de juliol de 1999, el Govern de Portugal va informar l'Organització de l'Aviació Civil Internacional que, pel Decret presidencial núm. 130 del 15 d'abril de 1999, publicat el 22 d'abril de 1999, Portugal amplia l'aplicació del Conveni de Tòquio al territori de Macau. En conseqüència, el Conveni entra en vigor per al territori de Macau el 7 de juliol de 1999.

32) Mitjançant una nota del 27 d'octubre de 1999, el Govern de Portugal comunica a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional el següent:

"De conformitat amb la Declaració conjunta del Govern de la República Portuguesa i el Govern de la República Popular de la Xina sobre la qüestió de Macau, signada el 13 d'abril de 1987, la República Portuguesa continuarà tenint la responsabilitat internacional de Macau fins al 19 de desembre de 1999, i a partir d'aquesta data, la República Popular de la Xina assumirà l'exercici de la sobirania de Macau amb efecte a partir del dia 20 de desembre de 1999.

A partir del 20 de desembre de 1999, el Govern de la República Portuguesa

deixarà de ser responsable dels drets i les obligacions internacionals que es derivin de l'aplicació del Conveni a Macau.”

33) Notificació emesa pel Govern de la República Popular de la Xina el 6 de desembre de 1999:

“El Conveni [...] del qual el Govern de la República Popular de la Xina va dipositar l'instrument d'adhesió el 14 de novembre de 1978, s'aplicarà a la Regió Administrativa Especial de Macau amb efecte a partir del 20 de desembre de 1999. El Govern de la República Popular de la Xina també vol fer la declaració següent:

La reserva formulada pel Govern de la República Popular de la Xina a l'apartat 1 de l'article 24 del Conveni també s'aplicarà a la Regió Administrativa Especial de Macau.

El Govern de la República Popular de la Xina assumeix la responsabilitat dels drets i les obligacions internacionals que es derivin de l'aplicació del Conveni a la Regió Administrativa Especial de Macau.

34) El 4 de febrer del 2003, la República Federal de Iugoslàvia esdevé Sèrbia i Montenegro.

Mitjançant una nota del 17 de juliol del 2001, dipositada el 6 de setembre del 2001 a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, el Govern de la República Federal de Iugoslàvia es declara obligat, com a estat successor de la República Federal Socialista de Iugoslàvia, per les disposicions d'aquest Conveni, entre d'altres, amb efecte a partir del 27 d'abril de 1992, data de la successió de l'estat. (L'Exrepública Federal Socialista de Iugoslàvia va signar el Conveni el 14 de setembre de 1963 i el va ratificar el 12 de febrer de 1971).

35) L'instrument d'adhesió de Moçambic contenia la declaració següent, de conformitat amb l'article 24, apartat 2, del Conveni: “La República de Moçambic no es considera obligada per les disposicions de l'article 24, apartat 1, del Conveni. En aquest sentit, la República de Moçambic declara que, en cada cas individual, és necessari el consentiment de totes les parts en la controvèrsia per sotmetre-la a arbitratge o a la Cort Internacional de Justícia”.

Declaració del Principat d'Andorra en relació al Conveni relatiu a les infraccions i a d'altres actes comesos a bord d'aeronaus, fet a Tòquio el 14 de setembre de 1963

“En el moment d'adherir-se a aquest Conveni, Andorra, tot i disposar d'helisuperfícies, no compta amb aeroports o aeròdroms en el seu territori ni amb cap aeronau matriculada en els seus registres.”

Proposta d'aprovació de l'adhesió al Conveni relatiu al marcatge d'explosius plàstics per a la seva detecció, fet a Montreal l'1 de març de 1991

Atès que el Consell General en la seva sessió del dia 15 de desembre del 2005 ha aprovat la següent:

Proposta d'aprovació de l'adhesió al Conveni relatiu al marcatge d'explosius plàstics per a la seva detecció, fet a Montreal l'1 de març de 1991

Tenint en compte que en els darrers anys la comunitat internacional ha pres consciència de l'amenaça que representa per a la seguretat mundial el fenomen del terrorisme internacional, l'Organització de les Nacions Unides i alguns dels seus organismes especialitzats han anat elaborant un seguit de convenis internacionals que tenen com a objectiu la lluita contra manifestacions específiques del fenomen terrorista.

Arran dels atemptats terroristes que es produïren l'11 de setembre del 2001, el Consell de Seguretat de les Nacions Unides va adoptar, el 29 de setembre del 2001, la Resolució 1373 (2001). Aquesta Resolució insta els estats membres a cooperar entre ells i a adoptar els convenis i els protocols internacionals relatius al terrorisme.

En aquest sentit, les Nacions Unides va establir una llista en què s'enumeraven 12 convenis internacionals, entre els quals es troba el Conveni relatiu al mar-

catge d'explosius plàstics per a la seva detecció, Montreal, 1 de març de 1991. Aquest Conveni va ser adoptat en el marc de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, de la qual Andorra és estat membre des del 25 de febrer del 2001.

El Conveni estableix el deure, d'una banda, de prohibir i prevenir la fabricació d'explosius no marcats en el territori de les parts; i, de l'altra, de prohibir i impedir el moviment d'aquests explosius dins i fora del territori de l'Estat. No essent Andorra productora d'explosius, només el deure de prohibir el tràfic d'explosius no marcats li és exigible. No es tracta de qualsevol tipus d'explosius, sinó només dels descrits a l'annex tècnic del Conveni que, a més, estableix la quantitat mínima d'agent detector que ha de tenir cada tipus d'explosiu.

En relació amb els estocs produïts abans de l'entrada en vigor del Conveni, s'estableix un deure de control, per evitar-ne el tràfic, i, alternativament, de destrucció, ús lícit o marcatge, en un període de tres anys, tot i que si els explosius estan assignats a la policia o a l'exèrcit, el termini es pot ampliar fins a quinze anys.

Adherint-se a aquest Conveni, Andorra se suma a més d'un centenar de països membres de Nacions Unides que ja en són part, i fa palès el seu compromís per a la seguretat de l'aviació civil internacional, de la qual els andorrans cada cop gaudeixen més en els seus viatges a l'estranger.

Finalment, el Conveni disposa que en dipositar el seu instrument de ratificació, acceptació, aprovació o adhesió, cada estat ha de declarar si és un estat productor d'explosius plàstics o no. En aquest sentit, es formula la declaració següent:

“De conformitat amb l'article XIII, apartat 2 del Conveni relatiu al marcatge d'explosius plàstics per a la seva detecció, el Principat d'Andorra declara que no és un país productor d'explosius”.

A més, vist que el Conveni insta els estats part a prohibir i impedir l'entrada d'explosius sense marcatge al seu territori; atès que el Principat d'Andorra no disposa actualment de les infraestructures necessàries per poder exercir un control efectiu dels explosius importats; atès que