



*Traduzione*

## **Protocollo**

### **emendativo della Convenzione concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili**

Concluso a Montreal il 4 aprile 2014  
Strumento di ratifica depositato dalla Svizzera il ...  
Entrato in vigore per la Svizzera il ...

---

*Gli Stati Parte del presente Protocollo,*

rilevando la preoccupazione degli Stati per l'aggravarsi e l'intensificarsi di comportamenti indisciplinati a bordo di aeromobili in grado di mettere a rischio la sicurezza dell'aeromobile o di persone o beni che si trovino a bordo o di compromettere l'ordine e la disciplina a bordo;

riconoscendo la volontà di molti Stati di prestarsi reciproca assistenza nel limitare i comportamenti indisciplinati e nel ripristinare l'ordine e la disciplina a bordo degli aeromobili;

ritenendo che, al fine di rispondere a tali preoccupazioni, sia necessario adottare disposizioni volte a emendare le disposizioni della Convenzione concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963<sup>1</sup>,

*hanno convenuto quanto segue:*

#### **Art. I**

Il presente Protocollo emenda la Convenzione concernente le infrazioni e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963 (di seguito indicata come «la Convenzione»).

#### **Art. II**

L'articolo 1 paragrafo 3 della Convenzione è sostituito come segue:

<sup>1</sup> RS 0.748.710.1

«Art. 1

3. Secondo la presente convenzione:

- a) un aeromobile è considerato in volo dal momento in cui, terminato l'imbarco, vengono chiuse tutte le porte esterne fino al momento in cui una di queste porte viene aperta per lo sbarco; in caso di atterramento forzato, il volo viene considerato perdurare fino a quando l'autorità competente non assume la responsabilità dell'aeromobile nonché delle persone e dei beni a bordo; e
- b) qualora lo Stato dell'operatore non sia lo stesso dello Stato d'immatricolazione, l'espressione «Stato d'immatricolazione», come utilizzata negli articoli 4, 5 e 13 della convenzione, designa anche lo Stato dell'operatore.»

**Art. III**

L'articolo 2 della Convenzione è sostituito come segue:

«Art. 2

Senza pregiudizio per le disposizioni dell'articolo 4 e con riserva delle esigenze concernenti la sicurezza dell'aeromobile e delle persone o dei beni a bordo, nessuna disposizione della presente convenzione può essere interpretata nel senso che autorizzi o prescriva l'applicazione di qualsiasi provvedimento in caso di infrazione a leggi penali di carattere politico o fondate sulla discriminazione per qualsiasi motivo, quale razza, religione, nazionalità, origine etnica, opinione politica o genere.»

**Art. IV**

L'articolo 3 della Convenzione è sostituito come segue:

«Art. 3

1. Lo Stato d'immatricolazione dell'aeromobile è competente per la conoscenza delle infrazioni e degli atti commessi a bordo.

1<sup>bis</sup>. Uno Stato è inoltre competente per la conoscenza delle infrazioni e degli atti commessi a bordo:

- a) in quanto Stato d'atterramento, nei casi in cui l'aeromobile a bordo del quale è stata commessa un'infrazione o commesso un atto atterri sul proprio territorio e il presunto autore dell'infrazione si trovi ancora a bordo;
- b) in quanto Stato dell'operatore, nei casi in cui l'infrazione sia commessa o l'atto compiuto a bordo di un aeromobile noleggiato senza equipaggio a un locatario la cui sede principale di attività o, in mancanza di tale sede, la cui residenza permanente sia in tale Stato.

2. Ciascun Stato contraente, in qualità di Stato d'immatricolazione, prende i provvedimenti necessari per stabilire la propria competenza nella conoscenza di infrazioni commesse a bordo di aeromobili iscritti nella propria matricola.

2<sup>bis</sup>. Ciascun Stato contraente adotta inoltre i provvedimenti necessari per stabilire la propria competenza nella conoscenza di infrazioni commesse a bordo di aeromobili nei seguenti casi:

- a) in quanto Stato d'atterramento nei casi in cui:
  - i) l'aeromobile a bordo del quale viene commessa l'infrazione abbia l'ultimo punto di decollo o il prossimo punto di atterramento programmato all'interno del proprio territorio, e l'aeromobile successivamente atterri sul proprio territorio con il presunto autore dell'infrazione ancora a bordo, e
  - ii) la sicurezza dell'aeromobile e delle persone e beni a bordo di esso, nonché l'ordine e la disciplina a bordo siano messi in pericolo;
- b) in quanto Stato dell'operatore, nei casi in cui l'infrazione venga commessa a bordo di un aeromobile noleggiato senza equipaggio a un locatario la cui sede principale di attività sia in tale Stato o, nel caso in cui il locatario non abbia una sede principale di attività, la cui residenza permanente sia in tale Stato.

2<sup>ter</sup>. Nell'esercitare la propria competenza in quanto Stato d'atterramento, lo Stato considera se l'infrazione in questione costituisce un'infrazione nello Stato dell'operatore.

3. La presente convenzione non libera da nessuna competenza penale esercitata conformemente alle legislazioni nazionali.»

## **Art. V**

Il testo che segue è aggiunto come articolo 3<sup>bis</sup> della Convenzione:

### *«Art. 3<sup>bis</sup>*

Qualora uno Stato contraente, nell'esercizio della propria competenza ai sensi dell'articolo 3, abbia ricevuto notifica o in altro modo apprenda che uno o più Stati contraenti abbiano in corso indagini o abbiano avviato procedimenti giudiziari o processuali in relazione alle stesse infrazioni o agli stessi atti, tale Stato contraente consulerà, ove opportuno, tali altri Stati contraenti al fine di coordinare le rispettive azioni. Gli obblighi di cui al presente articolo non pregiudicano in alcun modo gli obblighi derivanti per gli Stati contraenti dall'articolo 13.»

## **Art. VI**

L'articolo 5 paragrafo 2 della Convenzione è stralciato.

## **Art. VII**

L'articolo 6 della Convenzione è sostituito come segue:

«Art. 6

1. Se il comandante d'un aeromobile ha ragioni sufficienti per ritenere che una persona ha compiuto un'infrazione o un atto di cui all'articolo 1 paragrafo 1 oppure che essa sia sul punto di farlo, può prendere, contro questa persona, i provvedimenti adeguati, compresi quelli coercitivi, necessari:

- a) per garantire la sicurezza dell'aeromobile o delle persone o dei beni a bordo; oppure
- b) per mantenere l'ordine e la disciplina a bordo; oppure
- c) per consentire la consegna di tale persona alle autorità competenti o lo sbarco di essa, conformemente alle disposizioni del presente titolo.

2. Il comandante dell'aeromobile può chiedere o autorizzare l'aiuto da parte degli altri membri dell'equipaggio e, senza poterlo esigere, sollecitare o autorizzare quello degli addetti alla sicurezza di bordo o dei passeggeri, nell'intento di applicare i provvedimenti coercitivi che egli ha diritto di prendere. Ciascun membro dell'equipaggio o passeggero può, parimente, prendere, senza tale autorizzazione, provvedimenti preventivi adeguati qualora abbia sufficienti ragioni per ritenerli immediatamente necessari al fine di garantire la sicurezza dell'aeromobile o delle persone o dei beni a bordo.

3. Un addetto alla sicurezza di bordo impiegato ai sensi di un accordo o di una convenzione bilaterale o multilaterale tra gli Stati contraenti interessati può prendere, senza tale autorizzazione, provvedimenti preventivi adeguati qualora abbia sufficienti ragioni per ritenerli immediatamente necessari al fine di garantire la sicurezza dell'aeromobile o delle persone o dei beni a bordo da un atto di interferenza illegittima e, laddove l'accordo o la convenzione lo consentano, per prevenire la commissione di gravi infrazioni.

4. Nessuna disposizione della presente convenzione dev'essere interpretata nel senso di creare un obbligo per uno Stato contraente di stabilire un programma di addetti alla sicurezza di bordo o di aderire a un accordo o a una convenzione bilaterale o multilaterale che autorizzi addetti alla sicurezza di bordo stranieri a operare sul proprio territorio.»

**Art. VIII**

L'articolo 9 della Convenzione è sostituito come segue:

«Art. 9

1. Se il comandante d'un aeromobile ha sufficienti ragioni per ritenere che una persona abbia compiuto a bordo un atto il quale costituisce infrazione grave, può consegnarla alle autorità competenti di qualsiasi Stato contraente sul cui territorio atterra l'aeromobile.

2. Il comandante dell'aeromobile con a bordo una persona che intende consegnare conformemente alle disposizioni del paragrafo precedente, deve, senz'indugio e possibilmente prima d'atterrare sul territorio d'uno Stato contraente, informare di

tale intenzione le autorità di questo Stato, comunicando anche le ragioni che la motivano.

3. Il comandante dell'aeromobile comunica alle autorità cui consegna l'autore presunto dell'infrazione conformemente alle disposizioni del presente articolo, gli elementi probatori e le informazioni che sono legittimamente in suo possesso.»

#### **Art. IX**

L'articolo 10 della Convenzione è sostituito come segue:

##### *«Art. 10*

Se i provvedimenti presi sono conformi alla presente convenzione, né il comandante dell'aeromobile né un altro membro dell'equipaggio, un passeggero, un addetto alla sicurezza di bordo, il proprietario o l'operatore dell'aeromobile e tanto meno la persona per il cui conto è stato esercitato il volo, possono essere dichiarati responsabili in una procedura intentata per pregiudizio subito dalla persona oggetto dei provvedimenti.»

#### **Art. X**

Quanto segue è aggiunto come articolo 15<sup>bis</sup> della Convenzione:

##### *«Art. 15<sup>bis</sup>*

1. Ciascuno Stato contraente è incoraggiato a prendere i provvedimenti necessari ad avviare gli opportuni procedimenti penali o amministrativi o altre azioni legali contro chiunque a bordo di un aeromobile commetta un'infrazione o un atto, come descritti nell'articolo 1 paragrafo 1, e in particolare:

- a) un atto di violenza fisica o una minaccia di compiere un tale atto contro un membro dell'equipaggio; oppure
- b) il rifiuto di obbedire a un ordine legittimo impartito dal comandante dell'aeromobile o per suo conto al fine di garantire la sicurezza dell'aeromobile o delle persone o dei beni a bordo.

2. Nessuna disposizione della presente convenzione pregiudica il diritto di ciascuno Stato contraente di introdurre o mantenere nella propria legislazione nazionale adeguati provvedimenti per sanzionare gli atti di indisciplina o di disturbo commessi a bordo.»

#### **Art. XI**

L'articolo 16 paragrafo 1 della Convenzione è sostituito come segue:

*«Art. 16*

1. Le infrazioni commesse a bordo d'aeromobili sono considerate, ai fini dell'extradizione tra Stati contraenti, come commesse sia nel luogo della loro commissione, sia sul territorio degli Stati contraenti che devono stabilire la loro competenza conformemente alle disposizioni dell'articolo 3 paragrafi 2 e 2<sup>bis</sup>.»

**Art. XII**

L'articolo 17 della Convenzione è sostituito come segue:

*«Art. 17*

1. Gli Stati contraenti, nell'attuazione di indagini o d'arresti o nell'esercizio, in qualsiasi altro modo, della loro competenza per un'infrazione commessa a bordo d'un aeromobile, devono debitamente tener conto della sicurezza e degli altri interessi della navigazione aerea e pertanto devono agire in modo da evitare ritardi inutili dell'aeromobile, dei passeggeri, dei membri dell'equipaggio o delle merci.

2. Ciascuno Stato contraente, nell'adempiere i propri obblighi o nell'esercitare un potere discrezionale consentito ai sensi della presente convenzione, agisce in conformità agli obblighi e alle responsabilità che incombono agli Stati in virtù del diritto internazionale. A tale riguardo, tiene conto dei principi del giusto processo e dell'equo trattamento.»

**Art. XIII**

Quanto segue è aggiunto come articolo 18<sup>bis</sup> della Convenzione:

*«Art. 18<sup>bis</sup>*

Nessuna disposizione della presente convenzione preclude il diritto di ottenere il risarcimento dei danni subiti, in conformità con il diritto nazionale, da una persona sbarcata o consegnata conformemente alle disposizioni dell'articolo 8 o 9, rispettivamente.»

**Art. XIV**

I testi della Convenzione redatti in arabo, cinese e russo allegati al presente Protocollo, nonché i testi della Convenzione redatti in lingua inglese, francese e spagnola fanno ugualmente fede.

**Art. XV**

Gli Stati contraenti del presente Protocollo considerano e interpretano la Convenzione e il presente Protocollo come un unico strumento denominato «Convenzione di Tokyo come emendata dal Protocollo di Montreal del 2014».

### **Art. XVI**

Il 4 aprile 2014 il presente Protocollo è aperto alla firma degli Stati partecipanti alla Conferenza internazionale di diritto aereo tenutasi a Montreal dal 26 marzo al 4 aprile 2014. Dopo il 4 aprile 2014, il Protocollo sarà aperto alla firma di tutti gli Stati presso la sede dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale a Montreal fino alla sua entrata in vigore in conformità all'articolo XVIII.

### **Art. XVII**

1. Il presente Protocollo è sottoposto a ratifica, accettazione o approvazione da parte degli Stati firmatari. Gli strumenti di ratifica, accettazione o approvazione saranno depositati presso il Segretario generale dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, che viene qui designato quale depositario.
2. Ogni Stato che non ratifica, accetta o approva il presente Protocollo conformemente al paragrafo 1 del presente articolo può aderirvi in qualunque momento. Lo strumento di adesione sarà depositato presso il depositario.
3. La ratifica, l'accettazione o l'approvazione del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia parte della Convenzione ha l'effetto di una ratifica, accettazione o approvazione della Convenzione di Tokyo emendata dal Protocollo di Montreal del 2014, o di un'adesione a questa Convenzione.

### **Art. XVIII**

1. Il presente Protocollo entra in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data di deposito presso il depositario del ventiduesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.
2. Per ogni Stato che ratifica, accetta o approva il presente Protocollo o che vi aderisce, successivamente al deposito del ventiduesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, il Protocollo entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data di deposito da parte di tale Stato del proprio strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.
3. Non appena il presente Protocollo entrerà in vigore, il depositario ne disporrà la registrazione presso le Nazioni Unite.

### **Art. XIX**

1. Ciascuno Stato contraente ha facoltà di denunciare il presente Protocollo mediante notifica scritta al depositario.
2. La denuncia ha effetto un anno dopo la data in cui il depositario riceve la notifica.

### **Art. XX**

Il depositario notificherà sollecitamente a tutti gli Stati firmatari e a tutti gli Stati contraenti del presente Protocollo la data di ogni firma, la data di deposito di ogni

strumento di ratifica, approvazione, accettazione o adesione, la data di entrata in vigore del presente Protocollo e altre informazioni pertinenti.

*In fede di che*, i plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Montreal il quarto giorno di aprile dell'anno duemilaquattordici in lingua araba, cinese, inglese, francese, russa e spagnola, tutti i testi facenti ugualmente fede, previa verifica, entro novanta giorni da tale data, da parte della Segreteria della Conferenza, sotto l'autorità del Presidente della Conferenza, della coerenza dei testi tra loro. Il presente Protocollo è depositato presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e il depositario ne trasmette copie certificate conformi a tutti gli Stati contraenti del presente Protocollo.

*(Seguono le firme)*