

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

Concluso a Montreal il 4 aprile 2014

Approvato dall'Assemblea federale il 18 dicembre 2020¹

Strumento di adesione depositato dalla Svizzera il 10 giugno 2021

Entrato in vigore per la Svizzera il 1° agosto 2021

(Stato 30 luglio 2024)

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 1963²,

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:

«Art. I

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

RU 2021 469; FF 2020 4579

¹ RU 2021 468

² RS 0.748.710.1

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^{bis}. 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^{bis}. 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^{ter}. 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^{bis} della Convenzione:

«Art. 3^{bis}

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 consulterà, 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^{bis} della Convenzione:

«Art. 15^{bis}

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'estradizione 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^{bis}.»

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'adempire 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^{bis} della Convenzione:

«Art. 18^{bis}

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)

Campo d'applicazione il 30 luglio 2024³

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)	Entrata in vigore
Angola	4 ottobre 2022	1° dicembre 2022
Armenia	17 febbraio 2022 A	1° aprile 2022
Azerbaigian	26 aprile 2024 A	1° giugno 2024
Bahrein	26 febbraio 2016 A	1° gennaio 2020
Botswana	30 aprile 2021 A	1° giugno 2021
Cipro	10 maggio 2023 A	1° luglio 2023
Congo (Brazzaville)	5 febbraio 2015	1° gennaio 2020
Costa d'Avorio	31 luglio 2017	1° gennaio 2020
Cuba	21 ottobre 2020 A	1° dicembre 2020
Egitto	19 giugno 2017 A	1° gennaio 2020
Emirati Arabi Uniti	7 marzo 2023	1° maggio 2023
Finlandia	28 giugno 2021	1° agosto 2021
Francia *	25 marzo 2021	1° maggio 2021
Gabon	1° dicembre 2015 A	1° gennaio 2020
Gambia	15 febbraio 2021 A	1° aprile 2021
Ghana	4 giugno 2018 A	1° gennaio 2020
Giordania	10 giugno 2016	1° gennaio 2020
Guyana	10 giugno 2016 A	1° gennaio 2020
Honduras	23 agosto 2021 A	1° ottobre 2021
Iraq	23 luglio 2024 A	1° settembre 2024
Kazakistan	14 febbraio 2019 A	1° gennaio 2020
Kenya	7 ottobre 2022 A	1° dicembre 2022
Kuwait	11 dicembre 2018	1° gennaio 2020
Lussemburgo	19 novembre 2021 A	1° gennaio 2022
Malaysia	7 marzo 2019	1° gennaio 2020
Malta	29 giugno 2016 A	1° gennaio 2020
Mongolia	3 luglio 2024 A	1° settembre 2024
Mozambico	17 agosto 2016 A	1° gennaio 2020
Namibia	17 luglio 2024 A	1° settembre 2024
Niger	7 marzo 2022	1° maggio 2022
Nigeria	26 novembre 2019	1° gennaio 2020
Oman	9 febbraio 2023 A	1° aprile 2023
Paesi Bassi	4 marzo 2021	1° maggio 2021
Paraguay	7 agosto 2019	1° gennaio 2020
Parte caraibica (Bonaire, Sant'Eustachio e Saba)	4 marzo 2021	1° maggio 2021
Perù	28 settembre 2022 A	1° novembre 2022
Portogallo	24 ottobre 2017 A	1° gennaio 2020

³ RU 2021 469; 2023 443; 2024 401.

Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sulla piattaforma di pubblicazione del diritto federale «Fedlex» all'indirizzo seguente: www.fedlex.admin.ch/it/treaty.

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)		Entrata in vigore	
Qatar	12 giugno	2020	1° agosto	2020
Repubblica Dominicana	21 giugno	2016	1° gennaio	2020
Romania	17 maggio	2022	1° luglio	2022
Ruanda	9 dicembre	2021 A	1° febbraio	2022
Russia	17 agosto	2021 A	1° ottobre	2021
Saint Kitts e Nevis	5 ottobre	2020 A	1° dicembre	2020
Senegal	4 luglio	2018	1° gennaio	2020
Sierra Leone	7 ottobre	2022	1° dicembre	2022
Singapore	25 settembre	2018 A	1° gennaio	2020
Svizzera	10 giugno	2021 A	1° agosto	2021
Tunisia	24 novembre	2023 A	1° gennaio	2024
Turchia	14 marzo	2019	1° gennaio	2020
Uganda	28 novembre	2017 A	1° gennaio	2020
Ungheria	14 novembre	2023 A	1° gennaio	2024
Uruguay	5 giugno	2019 A	1° gennaio	2020

* Riserve e dichiarazioni.

Le riserve e dichiarazioni, ad eccezione di quelle della Svizzera, non sono pubblicate nella RU. I testi in inglese possono essere ottenuti sul sito Internet dell'Organizzazione internazionale marittima (IMO): www.imo.org > Qui nous sommes > Conventions > État des conventions > Status Book, oppure presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione Trattati internazionali, 3003 Berna.