

Questo testo è una versione provvisoria. La versione definitiva che sarà pubblicata su www.dirittofederale.admin.ch è quella determinante.

PROTOCOLLO
EMENDATIVO DELLA CONVENZIONE SUI REATI E TALUNI ALTRI ATTI
COMMESSI A BORDO DI AEROMOBILI

GLI STATI CONTRAENTI 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;

PRENDENDO ATTO del desiderio di molti Stati di prestarsi reciproca assistenza nel limitare 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 emendative della *Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili* firmata a Tokyo il 14 settembre 1963,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Articolo I

Il presente Protocollo emenda la *Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo di aeromobili* firmata a Tokyo il 14 settembre 1963 (di seguito indicata come "la Convenzione").

Articolo II

L'Articolo 1, paragrafo 3 della Convenzione viene sostituito come segue:

"Articolo 1

3. Per le finalità della 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 atterraggio 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;
 - b) qualora lo Stato dell'operatore non sia lo stesso dello Stato di registrazione, il termine "Stato di registrazione", come utilizzato agli Articoli 4, 5 e 13 della Convenzione deve essere ritenuto essere lo Stato dell'operatore."

Articolo III

L'Articolo 2 della Convenzione viene sostituito come segue:

“Articolo 2

Ferme restando le disposizioni dell’Articolo 4, con l’eccezione dei casi in cui esigenze di sicurezza dell’aeromobile o delle persone o beni a bordo di esso lo richiedano, nessuna disposizione della presente Convenzione può essere interpretata nel senso di autorizzare o prescrivere misure relative a reati di carattere penale di natura politica o fondati sulla discriminazione in qualsiasi modo motivata, sia essa razziale, religiosa relativa alla nazionalità, alle origini etniche, di opinione politica o di genere.”

Articolo IV

L’Articolo 3 della Convenzione viene sostituito come segue:

1. Lo Stato di registrazione dell’aeromobile è competente ad esercitare la propria giurisdizione sui reati e atti commessi a bordo.
- 1 *bis* Uno Stato è inoltre competente ad esercitare la propria giurisdizione in merito ai reati e atti commessi a bordo:
 - a) in quanto Stato in cui atterri l’aeromobile, nei casi in cui l’aeromobile a bordo del quale è stato commesso un reato o un atto atterri nel proprio territorio e il presunto autore del reato si trovi ancora a bordo; e
 - b) in quanto Stato dell’operatore, nei casi in cui il reato o l’atto sia commesso a bordo di un aeromobile noleggiato senza equipaggio ad 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. Ogni Stato Contraente adotta altresì i provvedimenti necessari per stabilire la propria competenza giurisdizionale in quanto Stato di registrazione sui reati commessi a bordo di aeromobili registrati in tale Stato.
2. *bis* Ogni Stato Contraente adotta inoltre i provvedimenti necessari per stabilire la propria competenza giurisdizionale sui reati commessi a bordo di aeromobili nei seguenti casi:
 - a) in quanto Stato di atterraggio nei casi in cui:
 - i) l’aeromobile a bordo del quale viene commesso il reato abbia l’ultimo punto di decollo o il prossimo punto di atterraggio programmato all’interno del proprio territorio, e l’aeromobile successivamente atterri nel proprio territorio con il presunto autore del reato 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 il reato venga commesso a bordo di un aeromobile noleggiato senza equipaggio ad 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 giurisdizionale in quanto Stato di atterraggio, lo Stato deve considerare se il reato in questione costituisce un reato nello Stato dell'operatore.
3. La presente Convenzione non esclude alcuna giurisdizione penale esercitata conformemente al diritto nazionale."

Articolo V

Il testo che segue viene aggiunto come Articolo 3 *bis* della Convenzione:

"Articolo 3 bis

Qualora uno Stato Contraente, nell'esercizio della propria competenza giurisdizionale 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 agli stessi reati o 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."

Articolo VI

L'Articolo 5 paragrafo 2 della Convenzione è abolito.

Articolo VII

L'Articolo 6 della Convenzione è sostituito come segue:

"Articolo 6

1. Qualora il comandante di un aeromobile abbia ragioni sufficienti per ritenere che una persona abbia commesso o stia per commettere un reato o un atto contemplato all'Articolo 1, paragrafo 1, può, nei confronti di tale persona, assumere provvedimenti adeguati, ivi comprese misure coercitive, ove necessarie:
 - a) a garantire la sicurezza dell'aeromobile o delle persone o beni a bordo di esso; o
 - b) a mantenere l'ordine e la disciplina a bordo, o
 - c) a consentirgli di consegnare tale persona alle autorità competenti o a sbarcarla dall'aeromobile secondo le disposizioni del presente Titolo.
2. Il comandante dell'aeromobile può chiedere o autorizzare l'assistenza da parte degli altri membri dell'equipaggio e può richiedere o autorizzare, ma non esigere, l'assistenza di addetti alla sicurezza di bordo o a passeggeri per applicare provvedimenti coercitivi su persone sulle quali abbia titolo ad esercitare tali provvedimenti. Ciascun membro dell'equipaggio o ciascun passeggero può, parimenti, porre in essere misure preventive adeguate, senza tale autorizzazione, qualora abbia sufficienti ragioni per ritenere tali misure immediatamente necessarie ai fini della sicurezza dell'aeromobile o delle persone a dei beni presenti a bordo.

3. Un addetto alla sicurezza di bordo impiegato ai sensi di un accordo bilaterale o multilaterale o di una intesa tra gli Stati Contraenti interessati può assumere idonee misure preventive senza tale autorizzazione laddove abbia motivi sufficienti a ritenere che tali misure siano immediatamente necessarie per proteggere la sicurezza dell'aeromobile o delle persone a bordo da un atto di interferenza illegittima e, laddove l'accordo o l'intesa lo consentano, per prevenire la commissione di gravi reati.
4. Nulla di quanto disposto nella presente Convenzione può essere interpretato nel senso di creare un obbligo per uno Stato Contraente di stabilire un programma di addetti alla sicurezza di bordo né di aderire ad un accordo bilaterale o multilaterale che autorizzi addetti alla sicurezza di bordo stranieri ad operare nel proprio territorio."

Articolo VIII

L'Articolo 9 della Convenzione viene sostituito come segue:

"Articolo 9

1. Il comandante dell'aeromobile può consegnare alle autorità competenti di qualunque Stato Contraente nel territorio in cui atterri l'aeromobile la persona che abbia ragionevole motivo di ritenere che abbia commesso a bordo dell'aeromobile un atto che egli giudichi costituire un reato grave.
2. Il comandante dell'aeromobile che abbia a bordo una persona che intende consegnare ai sensi del precedente paragrafo, non appena possibile e auspicabilmente prima di atterrare nel territorio di uno Stato Contraente, notifica alle autorità di tale Stato la propria intenzione di consegnare tale persona e le motivazioni della decisione.
3. Il comandante dell'aeromobile fornisce alle autorità alle quali viene consegnata la persona sospetta ai sensi delle disposizioni del presente Articolo, le prove e le informazioni legittimamente in suo possesso."

Articolo IX

L'Articolo 10 della Convenzione viene sostituito come segue:

"Articolo 10

Per le misure adottate ai sensi della presente Convenzione, né il comandante dell'aeromobile, né alcun altro membro dell'equipaggio, passeggero, addetto alla sicurezza di bordo, proprietario o operatore dell'aeromobile, o altra persona per conto della quale è stato effettuato il volo, viene ritenuta responsabile in alcun procedimento in ragione del trattamento subito dalla persona contro la quale sono state adottate le misure."

Articolo X

Quanto segue viene aggiunto come Articolo 15 *bis* della Convenzione.

“Articolo 15 bis

1. Ciascuno Stato Contraente è incoraggiato ad adottare le misure necessarie ad avviare gli opportuni procedimenti penali, amministrativi o altre azioni legali contro chiunque commetta un reato o un atto a bordo di un aeromobile, come descritti all’Articolo 1, paragrafo 1 e in particolare:
 - a) aggressione fisica o minaccia di aggressione contro un membro dell’equipaggio; o
 - b) rifiuto di seguire una istruzione legittima impartita da o per conto del comandante dell’aeromobile allo scopo di tutelare la sicurezza dell’aeromobile o delle persone a bordo.
2. Nulla di quanto disposto nella presente Convenzione inficia il diritto di ciascuno Stato Parte di introdurre o mantenere nella propria legislazione nazionale idonee misure volte a punire atti turbolenti e distruttivi commessi a bordo.”

Articolo XI

L’Articolo 16, paragrafo 1 della Convenzione viene sostituito come segue:

“Articolo 16

1. I reati commessi a bordo di un aeromobile sono considerati, ai fini dell’extradizione tra Stati Contraenti, essere commessi non solo nel luogo in cui sono stati commessi, ma anche nei territori degli Stati Contraenti ai quali sia stato richiesto di stabilire la propria competenza giurisdizionale ai sensi dei paragrafi 2 e 2 *bis* dell’Articolo 3.”

Articolo XII

L’Articolo 17 della Convenzione viene sostituito come segue:

“Articolo 17

1. Nell’adottare provvedimenti finalizzati ad indagini o all’arresto o nell’esercitare in altro modo la propria competenza giurisdizionale in relazione a reati commessi a bordo di un aeromobile, gli Stati Contraenti prestano il dovuto riguardo alla sicurezza ed ad altri interessi della navigazione aerea, e agiscono in modo tale da evitare indebiti ritardi dell’aeromobile, dei passeggeri, dell’equipaggio o del carico.
2. Ogni Stato Contraente nell’ottemperare i propri obblighi o nell’esercitare un potere discrezionale consentito ai sensi della presente Convenzione, agisce nel rispetto degli obblighi e delle responsabilità degli Stati sanciti dal diritto internazionale. In questo senso ciascuno Stato Contraente rispetta i principi del giusto processo e dell’equo trattamento.”

Articolo XIII

Quanto segue viene aggiunto come Articolo 18 *bis* alla Convenzione:

“Articolo 18 bis

Nulla di quanto disposto nella presente Convenzione preclude il diritto di ottenere il risarcimento dei danni subiti, ai sensi del diritto nazionale, da una persona sbarcata o consegnata ai sensi rispettivamente degli Articoli 8 o 9.”

Articolo XIV

I testi della Convenzione nelle lingue arabo, cinese e russo annesse al presente Protocollo costituiscono, insieme ai testi della Convenzione nelle lingue inglese, francese e spagnolo, testi parimenti autentici nelle sei lingue.

Articolo XV

Gli Stati Contraenti del presente Protocollo leggono ed interpretano la Convenzione ed il presente Protocollo come un unico strumento denominato Convenzione di Tokyo come successivamente emendata dal Protocollo di Montreal del 2014.

Articolo XVI

Il 4 aprile 2014 il presente Protocollo è aperto alla firma degli Stati partecipanti alla Conferenza sul Diritto Aereo Internazionale svoltasi a Montreal dal 26 marzo al 4 aprile 2014. Dopo il 4 aprile 2014 esso sarà aperto alla firma di tutti gli Stati presso la sede dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale a Montreal, fintantoché esso non entrerà in vigore ai sensi dell'Articolo XVIII.

Articolo 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, accettazione o approvazione del presente Protocollo da parte di uno Stato che non sia Stato Contraente della Convenzione produrrà l'effetto della ratifica, accettazione o approvazione della Convenzione di Tokyo come successivamente emendata dal Protocollo di Montreal del 2014.

Articolo XVIII

1. La presente Convenzione 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 aderisce ad esso, successivamente al deposito del ventiduesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o

adesione, il presente 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 sarà entrato in vigore, il Depositario ne disporrà la registrazione presso le Nazioni Unite.

Articolo XIX

1. Ciascuno Stato Contraente del presente Protocollo ha facoltà di denunciarle lo stesso mediante notifica scritta al Depositario.
2. La denuncia ha effetto un anno dopo la data in cui il Depositario riceve la notifica.

Articolo XX

Il Depositario informerà sollecitamente tutti gli Stati Contraenti e firmatari del presente Protocollo della data di ogni firma, della data di deposito di ogni strumento di ratifica, approvazione, accettazione o adesione, della data di entrata in vigore del presente Protocollo e di altre informazioni pertinenti.

IN FEDE, i Plenipotenziari sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Montreal il 4 aprile 2014, nelle lingue, inglese, araba, cinese, francese, russa e spagnola, tutti i testi ugualmente autentici e aventi efficacia a seguito della verifica da parte del Segretario della Conferenza, sotto l'egida del Presidente della Conferenza, della conformità dei testi tra loro, entro novanta giorni dalla data del presente atto. Il presente Protocollo è depositato presso l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale e copie conformi autentiche dello stesso sono trasmesse dal Depositario a tutti gli Stati Contraenti del presente Protocollo.